COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

3-4 GEORGE V, 1912-13

VOL. CIX

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-SIXIÈME JOUR DE FÉVRIER JUSQU'AU DIX-NEUVIÈME JOUR DE MARS, INCLUSIVEMENT

Publications gouvernementales
Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B. CANADA

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1914

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 26 février 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

LE Dr J. N. ROY.

M. WILSON (Laval) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il eu connaissance de l'article suivant, publié dans le "Canada" du 23 octobre 1912, au sujet du voyage du Dr J. N. Roy?

"VOYAGE DU DR J. N. ROY.

"Il est chargé d'une mission en Afrique par le gouvernement fédéral.

"Le Gouvernement d'Ottawa vient de charger notre ami le Dr J. N. Roy, de cette ville, déjà si favorablement connu ici et à l'étranger par ses travaux en médecine, d'une mission des plus importantes.

"Notre compatriote partira cette semaine pour un long voyage en Afrique où il fera des études de pathologie comparée.

"Il s'arrêtera d'abord au Sénégal, ira ensuite à la Côte d'Ivoire, à la Côte d'Or, au Dahomey, à la Nigerie, au Cameroun, au Congo français et au Congo belge.

"La colonie du Cap, la Rhodésie, l'Orange et le Natal l'attireront d'une manière doublement particulière, car outre les travaux scientifiques qu'il pourra faire chez les Hottentots, les Cafres et les Zoulous, le Dr Roy, qui occupe dans la milice canadienne une des positions les plus enviables de l'état major, profitera de son passage pour visiter les champs de bataille de la guerre anglo-boër.

"Du sud, il se dirigera vers Madagascar, le pays si intéressant des Hovas et les Sakalaves.

"Il rentrera ensuite en France en s'arrêtant à Zanzibar, à Mombassa, dans l'Ouganda, en Abyssinie et au Somaliland.

"M. Roy est le premier médecin dans sa spécialité qui ose entreprendre un semblable voyage sur cette terre tropicale inhospitalière; aussi nous ne doutons pas qu'après avoir examiné un très grand nombre de nègres, les travaux qu'il fera plus tard seront de nature à aider à l'avancement de la science médicale et à attirer sur lui et sur notre pays l'attention du monde savant.

"Après un repos de quelques semaines passées en France, en Allemagne et dans les pays septentrionaux de l'Europe, M. Roy se dirigera vers l'Amérique du Sud où il visitera le Brésil, l'Uraguay et l'Argentine. De là il traversera les Indes, parcourra le Chili, le Pérou et se rendra en Amérique Centrale.

"Après un séjour au Mexique, il rentrera à New-York en s'arrêtant à la Havane.

"Ce voyage, qui durera environ quatorze mois, devrait être des plus intéressants, étant donné surtout que M. Roy parle cinq langues, qu'il est très observateur, et que le tour du monde qu'il a fait en 1903 lui a permis d'acquérir une grande expérience des pays chauds.

"A notre distingué compatriote nous offrons nos meilleurs souhaits de bon voyage".

2. Dans l'affirmative, les faits y relatés sont-ils exacts?

M. REID (ministre des Douanes):

1. Oui.

2. Oui, en ce qui concerne la citation relative au Gouvernement.

ALPHONSE DUGAL.

*M. GAUVREAU demande:

1. G. Alphonse Dugal, ancien candidat conservateur contre M. H. Bourassa dans Labelle, est-il à l'emploi du Gouvernement? Dans l'affirmative, quelle position occupe-t-il?

2. Quel est son salaire et qui l'a recommandé?

M. NANTEL:

1. Oui.

2. Sous-inspecteur des poids et mesures, traitement, $700; M. Honoré Achim, député de Labelle.

TERMINUS DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

M. MARTIN (Regina) demande:

Le Gouvernement a-t-il définitivement choisi Churchill ou Nelson comme terminus de chemin de fer de la baie d'Hudson? Dans l'affirmative, lequel des deux a été choisi?

2. Quelle est la longueur estimative du chemin de fer à chacun de ces points?

3. Sur les crédits votés pour ce chemin de fer par le Parlement à la dernière session, quel montant a été dépensé par le gouvernement pour études sur le terrain, travaux de construction et matériaux et approvisionnements, respectivement?

M. COCHRANE:

1. Nelson, à moins qu'après l'achèvement des études topographiques et l'inspection on juge convenable d'en décider autrement.

2. Jusqu'à Port-Nelson, la longueur évaluée est approximativement de 420 milles.

Jusqu'à Port-Churchill, la longueur évaluée est d'environ 505 milles.

3. Travaux d'études, salaires et fournitures se rapportant aux études, $156,430.69; construction, marchés McArthur, $354,830.65; pont du Pas, $108,000; fournitures comprenant les rails, etc., nécessaires à la construction, $195,343.42.

COMMISSION DU SERVICE PUBLIC—M. DUCHARME.

*M. LEMIEUX demande:

Quelle était la rémunération quotidienne payée à Guillaume-Narcisse Ducharme à titre de membre de la Commission des services publics?

M. REID:

$30, plus "les dépenses raisonnables d'entretien et de voyage", quand il était appelé en dehors d'Ottawa.

INSPECTEUR DES SUBSTANCES ALIMENTAIRES A ANTIGONISH.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Pourquoi Donald Chisholm, douanier temporaire à Tracadie, comté d'Antigonish, a-t-il été renvoyé du service?

2. A l'instance de qui la destitution a-t-elle été décrétée? La demande à cet effet était-elle écrite? Quelle était la nature de la communication?

3. A l'instance de qui Moses Delorey, de Tracadie, Nouvelle-Ecosse, a-t-il été nommé inspecteur des denrées alimentaires?

4. De quelle nature était la recommandation faite en sa faveur? Quel est son salaire?

5. Y a-t-il d'autres inspecteurs des denrées alimentaires dans le comté d'Antigonish? Dans l'affirmative, qui sont-ils et quel est le salaire de chacun d'eux?

6. Quelles sont les fonctions d'un inspecteur des denrées alimentaires?

M. NANTEL:

1. Ingérence dans la politique.

2. Sur la recommandation d'une personne dans laquelle le département avait confiance et appuyée par des affidavits.

3. Par ordre du ministre.

4. Il aide l'inspecteur des denrées alimentaires comme surveillant. Son salaire total est de $300.

5. Non.

6. Recueillir des échantillons de denrées alimentaires quand il en reçoit l'ordre du chef des analystes attaché au département du Revenu de l'intérieur à Ottawa.

HOPITAL DE BUNKERS-ISLAND.

M. LAW demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries étudie-t-il en ce moment la question de fermeture de l'hôpital de marine à Bunkers-Island, Yarmouth (N.-E.).

2. A-t-il l'intention d'abolir cet hôpital?

3. S'il en est ainsi, pour quelles raisons cet hôpital serait-il fermé?

4. A l'avenir, en quelle institution soignera-t-on les marins malades dans cette institution?

M. COCHRANE.

M. HAZEN:

1. Les fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries ont étudié la question.

2. A l'étude.

3. Répondu sous le n° 2.

4. A l'hôpital actuel de la marine, jusqu'à ce que d'autres arrangements plus satisfaisants aient été faits.

SERVICE DE LA POSTE A PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. Qui transporte les lettres entre le bureau de poste de Pictou et la station du chemin de fer?

2. Un marché permanent a-t-il été passé avec cette personne pour ce service?

3. Combien reçoit-il par voyage?

M. PELLETIER:

Le département des postes s'occupe actuellement de régler cette question. Il n'a pas encore été signé de marché permanent.

SERVICE DE LA POSTE ENTRE SCOTSBURN ET RIVER-JOHN.

M. MACDONALD demande:

1. Qui fait le transport des lettres entre Scotsman et le bras ouest de la rivière Jean, comté de Pictou?

2. Combien reçoit-il pour ce service?

3. L'entrepreneur a-t-il une entreprise permanente?

4. Dans la négative, quand un marché permanent sera-t-il passé?

M. PELLETIER:

1. J. Rae.

2. $670. 25 par an.

3. Non.

4. La question est à l'étude.

TRAVAUK DANS LA RIVIERE DE L'EST (N.-E.).

M. MACDONALD demande:

1. Combien de soumissions ont été reçues par le département des Travaux publics pour les améliorations projetées dans la rivière de l'Est, à Pictou (N.-E.), et quel était le montant mentionné dans chaque soumission?

2. Quelqu'une des soumissions a-t-elle été acceptée?

3. Dans l'affirmative, quel est le montant mentionné dans cette soumission, et quel est l'adjudicataire de l'entreprise?

M. ROGERS:

1. Trois.

2. Aucune soumission n'a été acceptée.

3. Ces renseignements ne peuvent pas être rendus publics avant que l'entreprise soit accordée.

SERVICE DU COURRIER ENTRE PICTOU ET SEAFOAM.

M. MACDONALD demande:

1. Un marché a-t-il été passé pour le transport des lettres entre Pictou et Seafoam, comté de Pictou (N.-E.)?

2. Dans l'affirmative, quel est l'entrepreneur et quel montant lui est alloué?

M. PELLETIER: Les soumissions pour ce service sont à l'étude.

TRANSGRESSION DE LA LOI DES PECHERIES.

M. MACDONALD demande:

1. A-t-on remboursé à John McCabe, de Lock-Broom, comté de Pictou, une amende payée par lui en 1912 à cause d'une transgression de la loi des pêcheries?
2. S'il en est ainsi, quand a-t-elle été payée et quel en était le montant?

M. HAZEN:

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

INSPECTEUR DES POIDS ET MESURES A PARRY-SOUND.

M. MURPHY demande:

1. A quelle date M. A. M. Robinson a-t-il été nommé inspecteur des poids et mesures pour le district de Parry-Sound?
2. A-t-il subi un examen avant d'être nommé? Dans l'affirmative, où cet examen a-t-il eu lieu, et qui l'a fait subir?
3. Quel était l'âge dudit A. M. Robinson lors de sa nomination?
4. Possède-t-il l'instruction voulue pour remplir ce poste?

M. NANTEL:

1. A. N. Robinson a été nommé temporairement, le 10 juin 1912, mais il n'est entré en fonction que le 2 décembre 1912 et ses appointements ne lui ont été payés qu'à partir de cette date.
2. Il n'a pas subi d'examen; il a été nommé temporairement, à la condition qu'il passerait l'examen nécessaire devant la commission du service civil au premiers examens qui auraient lieu après son entrée en fonction, c'est-à-dire au mois de mai, 1913.
3. Quarante-trois ans.
4. On croit que non et il a donné sa démission.

HOMESTEAD.

M. OLIVER demande:

Pour quelle raison la moitié nord de la section 9, township 57, rang 22, à l'ouest du 4me méridien, a-t-elle été mise à part comme ne pouvant plus être concédé à titre gratuit?

M. ROGERS:

Ce terrain faisait autrefois partie d'une réserve forestière; il est maintenant dans la catégorie de certains terrains, au sujet desquels le département n'a encore rien décidé.

SALLE D'EXERCICES DE VICTORIA.

M. MARTIN (Montréal) demande:

1. Qui a autorisé l'usage de la salle d'exercice militaire de Victoria (C.-A.), pour des fins autres que des fins militaires?
2. Est-il vrai que les exercices usuels du 5me régiment ont été temporairement suspendus à Victoria (C.-A.)?

M. HUGHES:

1. Le ministre de la Milice et de la Défense.
2. Non.

SERVICE DU COURRIER A SALMON-RIVER.

M. MACLEAN demande:

1. Le marché pour le transport des lettres entre Salmon-River et la station d'Hectanooga, comté de Digby, (N.-E.), confiée à W. J. Foley, a-t-il été annulé, ou doit-il être annulé?
2. Dans ce dernier cas, pour quelles raisons?

M. PELLETIER: L'entrepreneur W. J. Foley a été averti trois mois d'avance, que son marché était annulé, vu qu'il a été prouvé qu'il avait enfreint une des conditions du contrat, qui défend de transporter des liqueurs spiritueuses avec le courrier.

SERVICE DU COURRIER DE WILMOT.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui a l'entreprise du transport du courrier entre Wilmot et la station de Wilmot?
2. Quel est le prix payé pour ce service?
3. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service?
4. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires, et le montant mentionné dans chaque soumission?

M. PELLETIER:

1. H. R. Pierce.
2. $125.20 par année.
3. Oui.
4. H. R. Pierce, $125.20 par année; G. A. Walton, $137.72 par année; A. P. Bolty, $156.50 par année.

IMPORTATION DE MOUTONS DANS L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Combien de moutons ont été importés des Etats-Unis dans l'Alberta en 1912?
2. Quel montant de droits a été perçu, et à quel chiffre ont été évalués ces moutons?

M. REID: Le nombre et la valeur des moutons importés pour la consommation, dans les différents postes douaniers de l'Alberta, ainsi que le chiffre des droits perçus sur ces importations, durant l'année 1911, sont comme suit: Calgary, néant; Edmonton, néant; Lethbridge, 46,244; valeur, $89,385; droit, $22,346.25. Total, $26,244; valeur, $89,385; droit, $22,346.25.

M. BUCHANAN demande:

1. L'association des producteurs de laine du Sud de l'Alberta a-t-elle protesté contre la non imposition des droits douaniers entiers sur les moutons importés des Etats-Unis dans l'Alberta?
2. Quels droits ont été imposés dans le cas mentionné?
3. Quels droits auraient dû être imposés?
4. Pour quel motif, et sur l'ordre de qui les droits imposés n'étaient-ils pas conformes au tarif des douanes?
5. Quelle réponse a été faite aux plaintes formulées par la susdite association?

M. REID: Il y a dans les archives du département des Douanes une lettre de l'association des producteurs de laine du sud de l'Alberta, datée du 20 septembre 1910, dans laquelle l'association se plaint de ce que les moutons importés du Montana au Canada ne sont pas évalués à leur pleine valeur. Cependant, ce grief n'a pas été prouvé. Quand on a demandé à l'association des détails plus précis, concernant ces importations, le département n'a reçu aucune réponse autant qu'il a été possible de s'en rendre compte par les archives du département.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Copie de tous états de compte pour salaire ou rémunération du commissaire, pour dépenses des honoraires des témoins, et pour tous autres frais se rapportant à l'enquête faite par le commissaire Duchemin au sujet des personnes suivantes dans le comté de Guysborough (N.-E.), savoir:

H. C. Tory, officier des pêcheries, Guysboro.
John W. Davis, officier des pêcheries, Guysboro.
Patrick Shea, maître de poste, Tomkinsville.
John M. Rogers, maître de poste, East-Roman-Valley.
James Bowles, maître de poste, rivière Alder.
Abner M. Carr, maître de poste, Havre-Saint-François.
Everett Hadley, maître de poste, Oyster-Pond.
Parker S. Hart, maître de poste, Lower-Manchester.
S. M. Ferguson, douanier, Oyster-Pond.
Robert Hendebee, maître de poste, Half-Island-Cove.
A. B. Coe, directeur de l'usine de réduction, Canso.
Edward Kelly, mécanicien, usine de réduction, Canso.
D. S. Hendebee, peseur, usine de réduction Canso.
Alex. Roberts, maître de poste, Canso.
David Sutherland, gardien, Canso.
Henry Hanlon, mécanicien-chef, piscifactu re, Canso.
Thos. Sullivan, sous-ingénieur mécanicien, Canso.
W. G. Matthew, commandant du bateau de sauvetage, Canso.
Patrick Ryan, second à bord du bateau de sauvetage, Canso.
M. McCutcheon, maître de poste à Sonora.
Stanley McCutcheon, douanier, Sonora.
Freeman Pride, gardien du phare, Sonora.
David Reid, garde-pêche, Port-Hilford.
L. W. Pye, fonctionnaire des douanes, Liscomb.
Stanley Hemlow, gardien de phare, Liscomb.
W. H. Hemlow, gardien du signal d'alarme, Liscomb.
R. Conroy, maître de poste, Country-Harbor.
John Milward, maître de poste, Stormont.
A. W. Salsman, maître de poste, Lower-Country-Harbour.
W. L. Munro, gardin de phare, White-Head.

M. BUCHANAN.

E. L. Munro, fonctionnaire des douanes, White-Head.
W. L. Munro, gardien de phare, Whitehead.
Patrick Conway, gardien de phare, White-Head.
H. P. Munro, commandant du bateau de sauvetage, White-Head.
Levi Munro, maître du havre, White-Head.
William McKinnon, maître de poste, Erinville.
J. McMillan, gérant de la piscifacture, Isaac's-Harbor.
Sanford Langley, maître de poste, Isaaac's Harbor (nord).
Fred E. Cox, ingénieur-mécanicien, à l'établissement de l'élevage du homard, Isaac's Har bor.
Simon Hodgson, aide-ingénieur-mécanicien. Isaac's-Harbor.
Archibald Bares, maître de poste, Lower-New-Harbor.
Parker Sangster, maître de poste, New-Harbor (ouest).
William Gerrior, douanier, Larry's-River.
James W. Webber, gardien du phare, Torbay-Point.
W. A. Hattie, douanier, Mulgrave.
J. F. Reeves, maître de poste, Mulgrave.
John P. Meagher, chef des matelots, Mulgrave.
Philip H. Ryan, employé de l'Intercolonial, Mulgrave.
Alex. Wilkinson, employé de l'Intercolonial, Mulgrave.
Alex. McInnis, inspecteur des wagons, Mulgrave.
Frank Fougère, maître de poste, Port-Félix.
Sam Smith, maître de poste, Port-Félix (ouest).
Capitaine Freeman Myers, maître de poste, Cole-Harbor.
George Taylor, maître de poste, Beckerton,
Stephen C. Richard, gardien de phare, Charlo's-Cove.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres et correspondances échangées entre le président du Sénat, l'honorable M. Landry, et le très honorable premier ministre du Canada, dans le cours de l'année 1912, concernant certains contrats pour travaux publics dans les cité et district de Québec.—M. Lapointe (Kamouraska).

Copie de tous mémoires, lettres, papiers, télégrammes et autres documents dans le département de l'Intérieur concernant le ¼ S.-O. de la section 36, township 16, rang 27, à l'ouest du 2e méridien.—M. Knowles.

RADIATION D'UN OBJET DE L'ORDRE DU JOUR.

Sur proposition de M. Kyte, l'objet relatif à la suite de la discussion sur la motion qu'il avait soumise demandant le dépôt de documents relatifs aux renvois de certains fonctionnaires publics à Descousse et à Arichat-ouest et à la nomination d'Andrew Landry, est biffé.

PECHERIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

M. TAYLOR: Le Gouvernement se propose-t-il de déposer sur le bureau de la Chambre les documents relatifs à la récente décision de la cour suprême du Ca-

nada sur la référence de la question des pêcheries débattue entre la province de la Colombie-Britannique et le Dominion du Canada, sans que je donne, au préalable, un avis de motion à cet effet?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je serai heureux de déposer, sans qu'il soit besoin d'une motion à cet effet, tous les documents que le ministère possède au sujet de cette question.

Mon honorable ami fait allusion à la décision que la cour suprême a rendue la semaine dernière. Certaines questions qui avaient été rédigées du consentement du procureur du Gouvernement et des avocats qui représentaient la Colombie-Britannique, ont été soumises à la cour suprême. Elles se rapportaient à la juridiction respective des autorités fédérales et des autorités provinciales quant aux pêcheries maritimes; cependant, bien qu'elles eussent été rédigées de manière à faire une mention spéciale de la Colombie-Britanniqne, elles s'appliqueraient également à toutes les autres provinces du Canada; celles-ci s'unirent à la Colombie-Britannique pour retenir les services d'un avocat qui exposerait à la cour suprême les vues des provinces. J'ai lu les décisions rendues par MM. les juges Idington et Anglin et je comprends que les autres juges se sont ralliés à ces décisions. On a répondu dans la négative à toutes les questions posées, ce qui donnait gain de cause aux autorités fédérales. Voici les questions soumises:

1. Est-il du pouvoir de la législature de la Colombie-Britannique d'autoriser le gouvernement de cette province de concéder par bail, permis ou autrement, le droit exclusif de pêcher dans aucune partie des eaux comprises adns la zone des chemins de fer:—

a) Quant aux eaux où la marée se fait sentir et

b) Quant aux eaux qui, bien que la marée ne s'y fasse pas sentir, sont, en vérité, navigables?

2. Est-il du pouvoir de la législature de la Colombie-Britannique d'autoriser le gouvernement de cette province d'accorder par bail, permis ou autrement le droit exclusif, ou un droit quelconque de pêcher dans des eaux qui n'atteignent pas le niveau arrêté pour la marée dans aucune partie ou toutes parties de l'océan en deçà d'une lieue marine du littoral de cette province?

3. Existe-t-il une, et qu'elle est-elle? différence entre la mer libre en deçà d'une lieue marine du littoral de la Colombie-Britannique et les golfs, baies, chenaux, bras de mer et estuaires des rivières de cette province, ou qui se trouvent entre cette province et les Etats-Unis d'Amérique, en ce qui se rattache au pouvoir de la législature de la Colombie-Britannique et qui soit de nature à autoriser le gouvernement de cette province d'accorder par bail, permis ou autrement le droit exclusif ou un droit quelconque de pêcher dans les eaux qui n'atteignent pas le niveau arrêté dans telles eaux ou dans telle partie de ces dernières?

Depuis que la cour suprême a répondu dans la négative à ces questions, il semble que ce tribunal a maintenu dans son entier la prétention du Gouvernement fédéral. Il peut se faire, après une lecture attentive de ces décisions, qu'on en arrive à la conclusion que cette sentence est trop vague, cependant, je crois que c'est là la portée de ce jugement.

M. McKENZIE: Etant donné que le cas revêt une grand importance, je demanderais à l'honorable ministre d'avoir l'obligeance de faire imprimer le texte de ces réponses. Cela rendrait un grand service aux membres de cette Chambre qui s'intéressent à cette question.

M. HAZEN: Je me ferai un plaisir d'étudier la requête de mon honorable ami.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. EDWARDS: Je me lève pour donner une explication d'une nature personnelle. Dans le discours qu'il a prononcé en cette Chambre quelques minutes après que j'eus quitté la salle, l'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) a dit:

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) dit qu'une marine de guerre canadienne serait une marine fondée sur l'idée de séparation.

Je tiens simplement à déclarer que je n'ai laissé entendre rien qui prêtât à cette interprétation et qu'on ne pourra trouver de mots à cet effet dans tout le discours que j'ai prononcé en cette Chambre.

QUESTIONS DE PRIVILEGE.

M. J. P. O. GUILBAULT (Joliette) (texte): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire soulever une question de privilège. Je tiens à porter à la connaissance de cette Chambre le résumé qu'a fait un journal de Montréal, le 'Canada", en date du 25 février, de mon discours prononcé lundi, dans cette Chambre.

Ce journal dit que ma proposition plébiscitaire comporte les questions suivantes:

1. Etes-vous en faveur d'une contribution?
2. Etes-vous en faveur d'une marine pouvant être mise à la disposition de l'amirauté?
3. Etes-vous en faveur d'une marine devant servir exclusivement à la défense des côtes du Canada?

Or, ce n'est nullement le sens de ma proposition. En effet, par un plébiscite, je poserais comme je l'ai demandé dans mon discours, les questions suivantes:

1. Etes-vous en faveur du *statu quo*?
2. Etes-vous en faveur de la marine du gouvernement Laurier?
3. Etes-vous en faveur d'une contribution?

Comme on le voit, ces questions sont bien différentes de celles que me prête le journal dont je viens de parler.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 25 février, sur la motion du très honorable M. Borden, pour la 2e lecture du projet de loi (bill n° 21), ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, sur l'amendement de M. Turriff et sur un sous-amendement de M. Guilbault.

L'hon. CHARLES MURPHY (Russell): Au moment d'adresser la parole à la députation sur l'important sujet qui l'occupe encore, je me sens porté à remercier le Gouvernement d'avoir présenté une mesure qui a servi plus que toute autre depuis quelques années à réveiller chez le peuple l'esprit national canadien. Je le sais fort bien, ce n'est pas cela que le Gouvernement avait en vue en présentant ce bill; mais pour cette raison même, le résultat que je viens de signaler me plaît mieux et est plus agréable aussi à mes collègues libéraux, convaincus comme moi que la preuve de la force que le Canada pourrait mettre à la disposition de l'Angleterre en cas de besoin réside non pas dans de bruyantes protestations de loyalisme, non pas dans ces banales déclamations: "Un seul drapeau, une seule flotte, un seul trône", si souvent poussées aux joyeuses heures de tant de banquets; non pas dans des contributions ou des prêts temporaires de navires ou de deniers; non, dans rien de tout cela, mais plutôt dans le libre développement de tous ses attributs comme nation autonome au sein de l'empire britannique. Vous suivez trop assidument et depuis trop longtemps les débats de cette Chambre à titre de député, monsieur l'Orateur, pour ne pas savoir que, grâce à plusieurs campagnes de jingoïsme, entreprises par la droite actuelle et ses amis, il ne convenait plus à un député de se dire Canadien. Il en fut ainsi jusqu'au 5 décembre dernier, c'est-à-dire jusqu'au moment même où le premier ministre fit connaître à la Chambre ses propositions concernant la marine. Dès lors il s'est produit un changement. L'opposition faite au projet du Gouvernement a porté le peuple à penser par lui-même, et j'ose dire que depuis deux mois il s'est produit dans l'opinion publique un changement plus considérable que jamais auparavant sur aucune question, et dans le même espace de temps. A preuve, tout député qui a adressé la parole sur ce sujet s'est placé au point de vue canadien, sans causer de surprise ni de mécontentement. Il y a quelques mois, il en aurait certainement causé. Ce changement, la droite elle-même en donne parfois la preuve sans y penser, moins toutefois par ses paroles que par ses actes dans cette Chambre. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, de quelle acclamation elle a salué, le 5 décembre, cette importante et pour ainsi dire théâtrale déclaration de son chef comportant que le ciel était chargé de nuages, qu'on pouvait entendre au loin le grondement du tonnerre et voir les éclairs sillonner l'horizon. Cependant, la citation de ces mêmes paroles, par le député d'Halifax, hier soir, a provoqué des rires de dérision chez ceux-là mêmes qui les accueillaient avec tant d'enthousiasme il y a moins de trois mois. Paroles d'homme d'Etat le 5 décembre, rhétorique boursoufflée à la fin de février! Je n'insisterai pas davantage sur ce point; je crois en avoir assez dit pour prouver mes affirmations et pour encourager la gauche à continuer son opposition à cette mesure jusqu'à ce que le premier ministre soit forcé de remplir au moins une de ses promesses et de soumettre cette proposition au peuple. L'histoire du Canada vous a appris, monsieur l'Orateur, que la population du Haut-Canada étant un jour appelée à décider la question vitale de savoir si elle serait gouvernée par Downing-Street par l'entremise d'un gouverneur, ou par un ministère comptable à elle et à elle seule de sa gestion, le chef d'une des tribus iroquoises lança une proclamation où il était dit:

> La vraie question est celle de savoir si le pays va rester sous la direction de la reine ou devenir un des états unis.

Eh bien, il me semble que c'est l'esprit de ce chef indien qui a dicté au Gouvernement sa politique actuelle et suggéré aux conservateurs cet argument qu'une politique navale canadienne tendrait à séparer le Canada de la Grande-Bretagne. En tous cas, c'est, depuis l'établissement du gouvernement responsable, la première fois qu'un parti politique propose ni plus ni moins que l'abandon d'un principe pour le triomphe duquel une génération de Canadiens a lutté et souffert, et le retour du pays à l'état de dépendance et d'infériorité où il se trouvait à l'époque du Family Compact. Pourquoi nous demande-t-on de faire cet acte d'abaissement national? Simplement pour permettre à ce Gouvernement de coalition de payer le prix de l'alliance du démon du jingoïsme avec le démon du nationalisme et, par ce moyen, de conserver le pouvoir encore quelques mois.

Il est un point qu'on a trop négligé. Ce bill ne devrait pas franchir une nouvelle étape sans que le ministère ait expliqué les relations du premier ministre avec son ancien collègue (M. Monk) concernant cette importante question. Nous avons bien la lettre de démission de M. Monk au premier ministre, mais elle ne parle que de ce

qui est arrivé quand l'honorable ministre est sorti du cabinet. Elle ne contient pas un mot au sujet de ce qui s'est passé quand il y est entré. Peurtant, il serait intéressant de le savoir. On se demande s'ils étaient d'accord sur cette question navale. Nous présumons qu'ils l'étaient. Mais alors, il faut que le premier ministre ait changé d'opinion depuis. Il ne nous en a rien dit et ne nous en dira probablement rien. L'honorable député de Jacques-Cartier, lui, nous en parlerait, si santé lui permettait de revenir au Parlement. Il est indispensable que cette explication nous soit donnée; sans cela nous ne saurions convenablement discuter le projet du Gouvernement et on ne devrait pas nous demander de le discuter. En attendant, notre seule source de renseignements, au sujet des relations ayant existé entre ces deux ministres et leurs partisans respectifs, ce sont les recueils contenant les déclarations passées, et je vais y puiser.

C'est en novembre 1910, au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, que le premier ministre a identifié sa politique navale avec celle du député de Jacques-Cartier, en votant pour l'amendement de ce dernier, amendement déjà lu à la Chambre, mais que je tiens à lui lire encore une fois, tant il est important.

Cette Chambre regrette que le discours du trône n'indique aucunement que le Gouvernement ait l'intention de consulter le peuple sur sa politique navale et sur la question générale de la contribution du Canada aux armements de l'empire.

C'est par ce vote qu'il révéla à la Chambre et au public son adhésion à la politique du chef nationaliste, politique déclarant qu'il ne fallait rien faire, ni par voie de contribution, ni au moyen d'une politique navale permanente, avant d'avoir consulté le peuple. C'était, pour le public, l'inauguration de l'alliance du premier ministre avec le député de Jacques-Cartier à ce sujet. Née au Parlement, elle donna lieu à une autre alliance dans le pays entre l'aile nationaliste et l'aile conservatrice du parti qui appuie le premier ministre. Cette alliance devint de plus en plus étroite, et advenant l'élection générale, les candidats conservateurs de la province de Québec qui voulaient s'assurer le vote nationaliste durent signer un engagement qui fut bientôt connu comme engagement nationaliste. Il faisait partie du programme de M. James Davidson, candidat conservateur dans le comté de Shefford, province de Québec. Le voici:

Je déclare que, si je suis élu le 21 septembre prochain, je travaillerai et voterai contre le premier ministre de n'importe quel cabinet qui continuera la politique navale telle que consacrée par le vote de 1910, sans avoir préalablement fourni au peuple canadien l'occasion de se prononcer sur cette question au moyen d'un plébiscite ou référendum spécial.

Une VOIX: Très bien!

M. MURPHY: "Très bien", dit mon honorable ami. Je suis bien aise qu'il y ait au moins un membre de la Chambre, parmi le parti ministériel, qui s'en tienne à la promesse dont son chef a constamment cherché à se dégager. Cette promesse, que contenait le programme électoral de M. Davidson, dans le comté de Shefford, était conçue dans les mêmes termes qu'une promesse semblable signée par le Dr Pickell, candidat conservateur dans le comté de Missisquoi, et formant partie du programme électoral de ce dernier.

Une chose importante au sujet de ces promesses nationalistes c'est que le premier ministre, alors chef de l'opposition, leur a imprimé le sceau de son approbation en apparaissant à la même tribune que MM. Davidson et Pickell et en appuyant leur candidature à Granby et à Bedford, dans les comtés de Shefford et de Missisquoi, le 30 août 1911. Ainsi, le chef de l'opposition de ce temps-là, le premier ministre actuel, a publiquement adhéré au projet de consulter le peuple avant de rien faire, soit en offrant un don, soit en adoptant une politique définitive relativement à la marine. Je ne reproche pas au premier ministre d'avoir approuvé cette ligne de conduite, car, en apparaissant à la tribune dans la province de Québec et en appuyant les candidats qui avaient fait ces promesses nationalistes, il se conformait à la lettre à l'opinion qu'il avait exprimée dans cette enceinte par son vote du mois de novembre 1910 en faveur de l'amendement du député de Jacques-Cartier.

Pendant que ces évènements se déroulaient dans la province de Québec, que se passait-il dans la province d'Ontario? Dans cette province, les candidats conservateurs qui comptaient des nationalistes parmi leurs électeurs signaient des engagements semblables à ceux des candidats conservateurs ou nationalistes dans la province de Québec. Pour le prouver, permettez que je cite deux de ces promesses publiées dans le "Devoir" du 11 septembre 1911. Ces promesses portent la signature de M. George Gordon, ancien député de la division de Nipissing, qui a depuis été appelé au Sénat, et du candidat conservateur dans la circonscription d'Algoma (M. Smyth), aujourd'hui représentant de cette division électorale. La première de ces promesses, publiée dans le "Devoir" du 11 septembre 1911, était ainsi conçue:

Mattawa, (Ontario), 8 septembre, 1911.
Monsieur Charles McCrea, Sudbury.

Cher Monsieur,—Je suis certainement opposé au traité de réciprocité et à la politique navale du gouvernement, et j'appuierai la demande d'abrogation de la loi navale et le pro-

jet d'un plébiscite, quel que soit le premier ministre

(Signé): GEO. GORDON.

La seconde promesse était couchée en ces termes:

Providence-Bay (Ontario),
8 septembre 1911.

Monsieur Charles McCrea, Sudbury.

Cher monsieur,—Je suis opposé au traité de réciprocité. Je suis aussi opposé à la politique navale du gouvernement libéral. J'appuierai la demande d'abrogation et un plébiscite sur la question navale, quel que soit le premier ministre.

(Signé): W. R. SMYTH.

Avant d'aller plus loin, il importe de faire observer que ces deux promesses, quoique datées d'endroits séparés par plus de 200 milles de distance, portent la même date et sont adressées à la même personne, M. Charles McCrea, de Sudbury. On a déclaré en public, sans que l'assertion ait été victorieusement réfutée, que ces deux promesses ont été imposées par M. Henri Bourassa, le chef du parti nationaliste. De plus, la Chambre se rappelle que celui à qui ces deux écrits étaient adressés, chose assez étrange, est un conservateur influent de Sudbury; de fait, si mes renseignements sont exacts, il était alors secrétaire de l'association conservatrice du district de Nipissing. Il était aussi président du bureau provincial des commissaires de licences et ami très intime du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane), le représentant actuel de ce district électoral. De plus, il était candidat conservateur et il a été subséquemment élu à la législature provinciale d'Ontario.

En publiant ces promesses, le "Devoir" se servait de ce langage significatif:

Nous soumettons aujourd'hui aux lecteurs du "Devoir" et au public de la province de Québec deux documents qui devront faire ouvrir les yeux à un certain nombre de braves gens trompés par les orateurs et les journaux du ministère. Combien de fois n'ont-ils pas déclaré qu'il serait impossible de faire abroger la loi navale parce que les provinces anglaises s'opposeraient en bloc à son abrogation. Fort bien. Voici deux candidats de langue anglaise d'Ontario qui suivent la même ligne de conduite que MM., Davidson et Pickell dans notre province, qui se prononcent contre la loi navale et pour une consultation populaire, quel que soit le premier ministre.

Quelque significatives qu'étaient ces promesses, un autre événement qui s'est déroulé vers la même époque était plus significatif encore. A Sudbury, le 18 septembre 1911, eut lieu une grande assemblée publique à laquelle M. Bourassa, le rédacteur en chef du "Devoir", fut le principal orateur. Afin de ne pas imposer à la Chambre la lecture de trop nombreux extraits, je ne citerai que quelques passages du compte rendu de cette réunion publié dans le "Globe" de Toronto, édition du 19 septembre 1911. Les voici:

(Dépêche particulière au "Globe").

Sudbury, 18 septembre.—Le parti conservateur a franchi le Rubicon. L'alliance de Borden et de Bourassa s'est transformée d'une communauté d'intérêt en un pacte reconnu. On ne s'est pas fait de scrupule. Depuis l'arrivée du chef nationaliste ce matin, alors que le président de l'association conservatrice de Sudbury, R. R. McKessock, C.-R., a demandé "trois hourrahs pour Bourassa et Borden", mettant le puissant associé en tête, jusqu'aux dernières acclamations "en l'honneur de nos deux chefs", qui servirent de contre-partie à la demande d'applaudissements pour sir Wilfrid Laurier à la fin de la grande assemblée, le caractère bien tranché de l'alliance fut accentué.

Le chef nationaliste fut l'objet d'une réception préparée d'avance. Il était accompagné de MM. Henri Morel, député conservateur de Nipissing-est à la législature provinciale, et A. A. Aubin, député conservateur de Nipissing-ouest à la même législature. Il fut reçu à la gare par le candidat fédéral, M. Gordon, par le président McKessock et par les directeurs de l'association et il fut conduit à la demeure de M. W. J. Bell, un ami et un partisan de l'honorable Frank Cochrane, pour y prendre le lunch.

M. Irwin Hillard, C.R., de Morrisburg, a ouvert l'assemblée en prétendant exprimer l'opinion de sir James Whitney dans la déclaration que "les conservateurs de langue anglaise de Toronto manifesteraient au bureau de vote leur mécontentement des calomnies du "Globe" à l'adresse de M. Bourassa".

M. George Gordon, le candidat conservateur, a dit aux gens: "Je souhaite la bienvenue à M. Bourassa du fond de mon cœur. Lui et moi, nous nous donnons la main pour combattre la politique navale insensée de Laurier. Comme votre représentant, je lui livre les clefs de tout le district septentrional d'Ontario".

Enfin, M. Bourassa, lui-même affirma aux gens que l'opposition avait modifié sa politique navale pour la mettre d'accord avec l'attitude de M. Monk, en permettant une consultation des électeurs et que, par conséquent, il donnait son concours à la cause de l'opposition.

Qu'il me soit permis de dire, entre parenthèse, que l'allusion que M. Bourassa a faite dans ce discours au remaniement de la politique de celui qui était alors le chef de l'opposition doit être attribuée au fait que, la veille, le premier ministre actuel avait publié son deuxième manifeste électoral, et que dans ce manifeste il prenait une nouvelle attitude relativement à la question navale, attitude que le "Star" de Montréal, le chef de son groupe d'agités, appelait splendide comme négation, mais qui, au dire de M. Bourassa, était complètement d'accord avec la politique de M. Monk en faveur d'une consultation des électeurs—et c'est pour cette raison qu'il l'appuyait. Toutes les promesses d'un plébiscite faites avant l'élection ont été réitérées après l'élection. Elles ont été réitérées avec une énergie particulière dans les comtés de Jacques-Cartier et de Québec,

lorsque le ci-devant ministre des Travaux publics (M. Monk) et le ministre des Postes actuel (M. Pelletier) ont cherché à se faire réélire dans ces divisions électorales. Les déclarations faites dans cette circonstance ont été rapportées à maintes reprises à la Chambre et il est inutile que je les répète.

Je vous prierai aussi de ne pas oublier que, bien que la question de la marine ait été souvent mentionnée à la dernière session, on n'a pas laissé savoir à la Chambre ni au public que le premier ministre et son ancien collègue, le ci-devant ministre des Travaux publics, n'étaient pas toujours d'accord au sujet d'un plébiscite avant de se prononcer pour une contribution ou pour un programme naval définitif.

Cet état de choses dura jusqu'au mois d'octobre dernier alors que le ministre des Travaux publics démissionna. Lors de la remise de son portefeuille, il fit connaître au public que, s'il démissionnait, c'était parce que le Gouvernement avait décidé de faire un don et que lui (M. Monk) avait promis le plébiscite avant qu'une telle démarche n'eût lieu, et que, par conséquent, il sentait que l'honneur l'obligeait à remettre son portefeuille. La lettre de démission de M. Monk renfermait une si importante contradiction des déclarations faites en cette enceinte par le premier ministre le 5 décembre dernier, lors du dépôt de son projet de loi navale, qu'elle exige impérieusement des explications ministérielles. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que dans son discours du 5 décembre le premier ministre a lu le mémoire de l'amirauté et a déclaré que le Gouvernement avait décidé de faire ce don de $35,000,000 après avoir examiné les faits exposés dans ce mémoire. Autrement dit, la réception et l'examen de ce mémoire auraient été les facteurs qui ont engagé le Gouvernement à prendre cette décision. Quels sont les faits? La lettre de démission de M. Monk prouve jusqu'à l'évidence que le Gouvernement avait décidé de faire ce don de $35,000,000 plus de quinze jours avant d'avoir pu recevoir ce mémoire de l'amirauté. Permettez-moi de le prouver. La lettre du ministre des colonies transmettant ce mémoire est datée de Downing-Street, le 25 octobre 1912. En allouant huit à neuf jours pour la transmission de ce document à Ottawa, il n'a pu arriver ici avant le 2 ou le 3 novembre, au plus tôt. Or, la lettre de démission adressée par le ministre des Travaux publics à son chef est datée du 18 octobre 1912, et si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, j'en lirai le premier passage:

Mon Cher Premier Ministre,—Je regrette de constater que je ne puis approuver la décision prise par le cabinet hier. . .

Hier, c'était le 17 octobre.

. . .de mettre, au nom du Canada, une contribution d'urgence de $35,000,000 à la disposition du gouvernement anglais pour des fins navales, avec le consentement du Parlement, mais sans donner à la population canadienne l'occasion de manifester son approbation de cette importante démarche avant qu'elle ne soit faite.

Nous avons là la preuve concluante que ce mémoire n'a pas pu être en la possession du Gouvernement avant le 2 ou 3 novembre, et pourtant M. Monk dit dans sa lettre au permier ministre que la décision d'accorder $35,000,000 a été prise le 17 octobre 1911, au moins deux semaines avant que le Gouvernement eût entre les mains le document sur lequel il base sa cause. En présence de ces faits, quel est l'honorable député qui pourra sérieusement nous demander d'accepter la parole de l'honorable premier ministre sur ce sujet ou sur tout autre. La preuve contre le Gouvernement dans ce cas-ci est absolument irréfutable, et je prétendais que le premier ministre, à moins qu'il ne veuille qu'on lui dise des choses qui ne seraient pas parlementaires, devrait remettre la discussion de ce bill jusqu'au jour ou son ancien collègue, le ministre des Travaux publics, sera à son siège dans cette Chambre pour nous donner la véritable raison de sa sortie du cabinet.

Les articles publiés dans le "Devoir", que plusieurs honorables députés ont cité dans cette Chambre, expliquent ces contradictions entre les déclarations du ministre des Travaux publics et l'honorable premier ministre; ces articles disent que le premier ministre a dû demander trois mémoires de l'amirauté avant d'en trouver un qui servait ses fins. Ces contradictions jettent une lumière particulière sur la déclaration faite, il y a quelques semaines dans cette Chambre, par l'honorable député d'Yamaska (M. Mondou), lorsqu'il disait: Le premier ministre était en faveur d'une contribution avant qu'il allât en Angleterre; il est allé en Angleterre, il a vu l'amirauté, il est revenu au Canada et il était encore en faveur d'une contribution. Et l'honorable député tirait de cela la conclusion très naturelle que l'amirauté était prête à consentir à peu près à tout ce qu'un permier ministre canadien demanderait. Mais le point important de cette déclaration de l'honorable député d'Yamaska est lorsqu'il a affirmé que le premier ministre avait déjà décidé d'accorder une contribution avant de partir pour l'Angleterre; le premier ministre était à son siège dans cette Chambre lorsque l'honorable député d'Yamaska affirmait cela, il a pris la parole après lui le même soir, et il n'a pas dit un mot pour le contredire En toute justice, nous avons donc le droit d'exiger des explications tant

du premier ministre que de son ancien collègue, avant qu'on nous demande de voter la deuxième lecture de ce bill.

Je répondrai maintenant à quelques-uns des arguments apportés par nos honorables amis de la droite à l'appui de cette contribution, et contre une marine canadienne. Je répondrai d'abord aux arguments de mon honorable ami le ministre de la Marine que je regrette de ne pas voir à son siège. La Chambre se rappelera que pour prouver que la politique navale de l'ancien gouvernement était insuffisante, et que les navires qui devaient composer la marine seraient démodés avant d'être à moitié construits, le ministre de la Marine a donné lecture à cette Chambre d'un document supposé avoir été écrit par le commandant Roper le 20 septembre 1911, la veille même des élections générales. Le ministre a pris bien soin de faire remarquer que ce document portait la date du 20 septembre 1911, et il disait cela avec un plaisir qui perçait dans ses yeux et dans sa voix. Mais j'ai des soupçons à l'égard de ce document, et cela pour deux raisons. Premièrement l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) était, à cette époque-là, chargé du ministère de la Marine qu'il présida jusqu'au 6 octobre, plus de deux semaines après la date supposée à laquelle ce document aurait été écrit, et j'ai l'assurance que l'honorable député de Rouville n'a jamais vu ni connu ce document avant le jour où le ministre de la Marine en a donné lecture à cette Chambre.

M. LEMIEUX: Il a été fabriqué après coup.

M. MURPHY: Il est inconcevable qu'un fonctionnaire comme le commandant Roper, qui aurait dû mieux connaître son devoir, ait tenu caché à son ministre pendant deux semaines un document de ce genre, lorsqu'il savait que ce ministre était en consultation continuelle avec ses collègues pendant ces deux semaines au sujet des soumissions qui avaient été soumises pour la construction des navires de la flotte et au sujet des contrats. Il est inconcevable, je le répète, qu'un fonctionnaire soucieux de son devoir, comme on doit supposer que le commandant Roper l'était, aurait tenu son ministre dans l'ignorance d'un tel document. Mais il y a une raison encore beaucoup plus forte que celle-là pour nous porter au soupçon. Cette raison, c'est que moins de douze mois avant la date supposée de ce document, le commandant Roper aurait exprimé publiquement des opinions et des sentiments diamétralement opposés à ceux contenus dans le document que le ministre de la Marine et des Pêcheries a lu à cette Chambre.

M. LEMIEUX: Et son ministre l'a défendu en cette circonstance.

M. MURPHY.

M. MURPHY: Comme mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a peut-être pas eu connaissance de ce discours, je veux en faire consigner quelques paragraphes intéressants dans le hansard, et en faisant cela je ne transgresserai pas, pour le moment du moins, la règle que le ministre de la Marine lui-même a posée l'autre jour dans son discours. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne voulait pas que l'on citât rien d'antérieur à l'année 1910; il disait que tout ce qui pouvait avoir été dit avant cette année-là était de l'histoire ancienne. Apparemment que le ministre savait qu'à l'exemple de certaines étoiles légères des théâtres, ses collègues ont un passé, qu'il ne croit pas à propos de faire connaître—c'est le contraire avec les gens de théâtre—et il veut mettre l'embargo sur tout ce qui est antérieur à 1910. Pour le moment, du moins, je me rendrai à son désir. Le discours du commandant Roper a été prononcé à un lunch de l'association d'exposition du Canada central, qui a eu lieu le mardi, 13 septembre 1910. D'après le compte rendu publié dans le "Citizen" d'Ottawa le mercredi, 14 septembre 1910, le commandant Roper aurait dit en d'autres choses ce qui suit:

Depuis mon arrivée au Canada, il y a à peu près quatre mois, j'ai souvent entendu, non seulement dans des conversations particulières, mais dans des réunions publiques, je l'ai lue aussi aussi dans les journaux—une expression qui, pour dire le moins, est loin d'être convenable. Je veux parler de l'expression "marine de fer-blanc".

Je regrette que mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) ne soit pas ici dans le moment pour entendre ce que le commandant Roper disait de lui et des autres membres de son parti qui avaient ces paroles à la bouche.

M. BELAND: Il se repose.

M. MURPHY: Probablement. Le commandant Roper continue:

J'ai entendu souvent, bien souvent cette expression "marine de fer-blanc". J'ai voulu en rechercher l'origine, et j'ai découvert qu'elle était employée par certaines personnes qui n'approuvaient pas la politique navale actuelle, mais je suis fermement convaincu que cette désapprobation n'est le fait que de l'ignorance ou du manque de réflexion.

M. LEMIEUX: Voilà le vrai Roper.

M. MURPHY: Je répéterai ces mots:

Le fait de l'ignorance ou du manque de réflexion. Pour beaucoup de gens une marine se résume dans des dreadnoughts, et ces mêmes gens croient que pour avoir une marine il suffit de dire: "Nous aurons une marine" et ils s'attendent de voir dès le lendemain des dreadnoughts naviguer dans le Saint-Laurent

C'est peut-être exagérer un peu, mais c'est le principe qui conduit ces personnes.

Au sujet de la part que doit prendre le Canada dans la défense impériale, un nombre considérable de personnes ne voulaient qu'une chose: offrir quelques dreadnoughts à la mère patrie. Il y avait des variations, mais généralement on voulait un dreadnought, et lorsque ces personnes virent que la proposition du Gouvernement ne comprenait pas de dreadnoughts, immédiatement elles dirent que la marine canadienne n'était qu'une "marine de fer-blanc", terme méprisant et immérité—je crois que vous vous accorderez avec moi sur ce point à appliquer à un service naval que tout citoyen canadien fier de ce nom, et qui par conséquent est membre de ce grand empire, le plus grand que le monde ait vu, pourra montrer avec satisfaction et avec orgueuil dans un avenir non éloigné.

Pour montrer comme certaines de ces gens comprennent peu ce dont elles parlent—quelqu'un est venu me trouver l'autre jour et m'a dit: "Je ne puis comprendre pourquoi le Canada a besoin d'une demi-douzaine de navires, type de rivière, lorsque le fleuve Saint-Laurent est le seul endroit où ils peuvent naviguer".

Il est malheureux que l'honorable député de Calgary ne soit pas à son siège pour entendre le reste de ce paragraphe.

J'ai dû lui expliquer que ces croiseurs de rivières étaient des croiseurs de haute mer du plus récent modèle, mais que l'on avait appelé croiseurs de rivières, parce qu'on leur a donné les noms de différentes rivières en Angleterre, afin de les distinguer des autres modèles. Voilà, je crois, un exemple frappant de la somme de connaissances que possèdent quelques-unes de ces personnes, et je leur conseillerais d'aller étudier Brassey et autres livres qui font autorité, avant d'entreprendre de parler ou d'écrire sur des choses qu'elles connaissent si peu.

Je pourrais dire la même chose de quelques-uns de mes honorables amis de la droite.

Or, une flotte est composée de différentes catégories de navires, savoir: des cuirassés d'escadre, des croiseurs, des torpilleurs, et autres auxiliaires de la flotte. Je n'ai pas le temps aujourd'hui d'expliquer au long les rapports qu'ont ces vaisseaux entre eux. Je dirai brièvement que les cuirassés d'escadre sont ceux qui supportent le feu de la bataille, et c'est le devoir d'un amiral de placer ses cuirassés de telle façon qu'ils puissent faire face à ceux de l'ennemi. Or, l'amiral ne peut pas faire cela sans être renseigné, et c'est au croiseur à obtenir et à transmettre ces renseignements. En d'autres mots, des cuirassés d'escadre sans croiseurs, sont comme des aveugles sans guide. Au cours de mon service dans la marine, j'ai prix part à six grandes manœuvres annuelles. Je faisais partie de l'état-major de l'amiral qui commandait l'une des flottes, et du commencement à la fin des manœuvres, on n'entendait qu'un cri: "renseignements".

L'amiral ne peut jamais être trop bien renseigné. Etudiez la vie du plus grand de tous les amiraux, Nelson, et vous verrez qu'il demandait continuellement des croiseurs. Pourquoi? Parce qu'il voulait avoir les moyens d'être renseigné. Or, je n'hésite aucunement à dire que, pour le moment, l'Angleterre a assez de dreadnoughts. Mais a-t-elle assez de croiseurs? La réponse à cette question nous est donnée par ce marin distingué, l'amiral lord Charles Beresford, qui a dit ouvertement qu'elle n'en avait pas assez. Or, lorsqu'il s'agit de décider quelle part le Canada fournira dans la défense impériale, il faut examiner tous les détails.

Ce qu'il faut à l'Angleterre pour le moment, ce n'est pas tant une aide du Canada comme de savoir que ce dernier pourra, s'il survient quelque difficulté, se charger, dans une certaine mesure, de sa propre défense. Le programme actuel de constructions navales, savoir quatre croiseurs et six contre-torpilleurs, a été élaboré en vue de l'état de choses existant, sans oublier la somme des fonds mise à la disposition du Parlement. Ces croiseurs et ces contre-torpilleurs seront pour la marine impériale une addition utile au cas de besoin. Les dreadnoughts coûtent un argent fou. Il faut aussi des hommes en nombre considérable pour les équiper, et pour les tenir, des docks de la plus grande dimension. Si donc on s'engageait dans une politique comprenant des dreadnoughts, cela impliquerait la dépense de fonds considérables, dépassant peut-être de beaucoup ce que le Canada peut faire dans le moment.

Je vous invite, monsieur l'Orateur, à faire particulièrement attention à ce qui suit:

Si on me demandait quelle est l'importance relative des divers item qui composent une marine de guerre, je les indiquerais comme il suit: hommes, vaisseaux, docks. Pour ma part, je ne crois pas que nous tenions suffisamment compte du personnel. La fatigue imposée aux hommes dans une guerre navale future sera terrible, et, à mon humble avis, il se présentera des circonstances où le personnel sera épuisé alors que le matériel aura encore de la valeur.

S'il survenait une guerre avant que fussent prêts les navires du Canada, des marins peuvent toujours être mis à la disposition de la mère patrie. Beaucoup d'hommes distingués et clairvoyants assurent que la prochaine querelle éclatera en 1912. Sur ce point, je n'exprime aucune opinion; mais ce que je dis, c'est que le Canada rendra à la mère patrie un grand service en préparant et en nous fournissant des hommes, la question de construire des vaisseaux mise à part. D'ici à 1912, le temps manque pour construire des dreadnoughts ou autres vaisseaux; mais il y a le temps d'enrôler et de dresser partiellement des marins. Pour ne pas parler de 1912, il faut un commencement à tout. Rome ne s'est pas fait en un jour, ni la marine impériale. Ceci est le commencement de la marine canadienne et, pour la faire naître, il faudra du temps. Personne ne peut dire ce que l'avenir nous réserve, et il est impossible de deviner à quoi ce début peut conduire en définitive. Le gouvernement canadien ne m'a pas confié sa cause, et je parle simplement en officier de marine. En ce qui regarde la marine de guerre, la politique du Gouvernement peut être bonne, elle peut aussi être mauvaise; mais j'ai ceci à dire, et je le dis le plus sérieusement qu'il m'est possible: cette politique a été élaborée par les représentants du

peuple, et c'est aujourd'hui la loi. Critiquez le programme tant que vous voudrez, mais, s'il vous plaît, ne poussez pas les choses au point de mettre des obstacles à la création d'une marine, et ne l'entraînez pas dans le tourbillon de la politique. Toute autre considération mise à part, la marine devrait être au-dessus de la politique des partis et en être complètement détachée. La marine canadienne est une branche du service de l'empire, et, comme telle, le devoir de tous les Canadiens et de tout le Canada est d'aider de toutes leurs forces à ce qu'elle donne un service effectif.

Il termine par ces mots:

Je répète de nouveau que c'est le devoir de chacun de nous d'aider à faire de cette division de la flotte, peu importe qu'elle soit nombreuse ou restreinte, une force qui donne tout l'effet possible, de manière qu'elle soit toujours prête à prendre sa place dans la défense de l'empire avec le reste des forces navales.

Voilà quelle était en 1910 l'opinion du commandant Roper. Sans appuyer autrement de ce que j'ai dit de la nature suspecte de l'article lu à la Chambre et daté le 20 septembre 1911, je ferai observer que le ministre de la Marine et des Pêcheries, dans le discours dont je viens de vous lire des extraits, est contredit par les fonctionnaires de son propre département, et ils sont, lui et ses collègues, condamnés pour les manœuvres dont ils ont usé relativement à la politique navale canadienne.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il d'ajouter qu'après le 21 septembre 1911, j'ai eu l'occasion de rencontrer M. l'amiral Kingsmill, qui avait la charge du service naval canadien, et il m'a exprimé son plus profond regret de ce que la politique navale Laurier n'eût pas été mise à effet.

M. MURPHY: En disant que les équipages constituent la première nécessité d'une marine, M. le commandant Roper avait pour le soutenir, non seulement l'opinion de lord Charles Beresford, mais aussi celle de M. Winston Churchill, aujourd'hui ministre de la marine de la Grande-Bretagne. Dans une lettre adressée à ses commettants, ce dernier dit:

Car de pareilles erreurs, toutes plus stupides et fatales les unes que les autres, exigent d'être dénoncées. La première est de vouloir mesurer la force de la marine de guerre britannique ou de toute autre marine d'après les seuls dreadnoughts. Il faut nécessairement à une marine des hommes, des canons et des vaisseaux; on ne peut se passer de rien de tout cela. Mais les hommes sont encore l'élément principal. Ne pas les comprendre dans un calcul relatif aux forces navales, c'est faire une chose vaine. C'est aux officiers et aux matelots de la marine de guerre britannique, c'est à leur bravoure et à leurs connaissances nautiques que doit être en premier lieu confiée la sécurité de cet empire.

M. MURPHY.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a aussi déclaré à la Chambre que le recrutement n'était pas populaire et que, si même nous avions les vaisseaux, nous ne pourrions nous procurer les équipages voulus. Une fois de plus, permettez-moi de recourir aux archives de l'administration afin de faire voir à la Chambre et au pays combien peu le ministre de la Marine et des Pêcheries est au fait des documents que contiennent les dossiers de son propre ministère. Dans le rapport du département du service naval pour l'exercice écoulé le 31 mars 1911, alors que l'ancien ministère avait encore la charge de ce service, il verra à la page 8 que M. l'amiral Kingsmill, après avoir parlé de l'achat du "Niobé" et du "Rainbow", s'exprime comme il suit:

A l'arrivée des navires à Halifax et à Esquimalt respectivement, le recrutement a commencé. En vertu d'arrangements pris avec le ministère des Postes, des receveurs ont été nommés recruteurs dans soixante et quinze villes et villages du Canada; par tout le pays, des affiches ont été placardées et une brochure sur le recrutement a été largement distribuée. Le recrutement en conséquence, a été satisfaisant, et le " Niobé " a son équipage presque au complet, tandis qu'il y a encore quelques vides sur le " Rainbow ". Lorsque les avantages du service seront mieux connus, on espère que le recrutement se fera sans difficulté.

C'est là un des côtés du tableau. Examinons l'autre côté, alors que l'avènement au pouvoir de nos adversaires avait déjà gâté ce service. Si vous consultez le rapport du même département pour l'année 1912, vous y trouverez, aux pages 8 et 18, la même déclaration répétée dans les termes qui suivent:

Vu l'incertitude de la politique navale à venir et le manque de commodités, il n'a été fait aucun effort spécial en vue de recrues à obtenir pour la marine.

Sous le régime libéral, le recrutement avait marché d'une manière satisfaisante; mais, sous le régime de nos amis de la droite, à cause de l'incertitude de leur politique navale, il n'est fait aucun effort pour obtenir des recrues, et les choses naturellement sont peu satisfaisantes. Ensuite, monsieur l'Orateur, considérez la chose au point de vue des désertions. Pas une seule désertion n'est mentionnée dans le rapport de 1911, tandis que, dans le rapport de 1912, après que le service eut cessé de donner confiance, par suite de l'arrivée au pouvoir de nos adversaires, il s'est produit cent quarante-neuf désertions. Avec tout le respect que je lui dois, me sera-t-il permis de dire au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'avant d'entreprendre d'éclairer la Chambre sur quelque branche du service naval, il ferait bien de prendre connaissance des dossiers de son ministère, de se les rendre

familiers, et de ne pas obliger les membres de l'opposition à le réfuter par des pièces que renferment les dossiers de son propre bureau.

Jusqu'à l'heure où l'honorable député de Calgary a cru devoir prendre la parole, hier après-midi, un long silence avait régné parmi la droite, et je dois dire que ce silence, en ce qui concerne la question navale, s'est continué pendant la majeure partie d'un discours qui a duré trois heures.

Peut-être ne sera-t-il pas mauvais d'illustrer par une histoire l'attitude de la Chambre à l'égard du discours de l'honorable député. Par une nuit sombre et orageuse, un Irlandais perdit son chemin dans un endroit dangereux de la montagne. La pluie tombait par torrents, la foudre grondait et les éclairs déchiraient la nue. Sous lui coulait un torrent gonflé par l'averse, et faire un faux pas, c'était la mort. Il avançait lentement, péniblement, avec les plus grandes précautions et des difficultés extrêmes. Incapable finalement de faire face à la tempête, il s'arrêta. Levant les yeux et joignant les mains dans une supplication vers le ciel, il s'écria: "Mon Dieu, plus de lumière et moins de bruit".

La première fois que l'honorable député de Calgary a pris la parole devant la Chambre, mon très honorable chef et ami l'a complimenté sur son éloquence torrentielle. Cette éloquence, il lui a, hier soir et hier après-midi, donné tout son essor. Son imagination courait d'une volée à l'autre, sur un mode sans cesse croissant, jusqu'à ce que, finalement, il se figura être le roi en personne, et, plein de cette idée, il disait en parlant de nos honorables amis de la province de Québec: "Mes sujets canadiens français". Parvenu à ces sommets, il m'a fait malgré moi songer à cette joute historique entre Gladstone et Disraéli, au cours de laquelle un des lutteurs disait de l'autre qu'il était enivré de l'exéburance de sa propre verbosité". Mon honorable ami de Red-Deer s'est occupé de l'honorable député de Calgary. Les traits de l'honorable député de Red-Deer ont troué l'armure politique de l'honorable député de Calgary, et je ne puis faire mieux que d'enfoncer un peu plus ses traits.

Vers la fin de son discours, l'honorable député de Calgary a dit que le différend entre les deux partis sur cette question navale était fondamental. Quant à cela, je suis d'accord avec lui; mais, de tout ce qu'il a dit, c'est à peu près la seule chose sur laquelle nous puissions être d'accord. La divergence est fondamentale: d'un côté se trouve intéressé le principe de l'autonomie locale; de l'autre, la centralisation, et à cette différence nous adhérons jusqu'au triomphe ou jusqu'à la défaite.

Parlant de la résolution du 29 mars 1909, l'honorable député (M. Bennett) déclare que lui et ses amis ont dit qu'ils ne voulaient pas l'appuyer parce qu'elle impliquait la création d'une marine indépendante. Pour un grand nombre des membres de la gauche, ça été toute une surprise, et si mon honorable ami était ici dans le moment, je lui demanderais quand il a fait cette déclaration. Personne, le 29 mars 1909, ne l'a faite dans cette Chambre; tous étaient alors en faveur de la résolution. Ce n'est pas le ministre du Commerce et de l'Industrie qui l'a faite, au mois d'avril 1909, lorsqu'il prononçait à Toronto un discours où il disait être pour la résolution. Ce n'est pas le premier ministre actuel, alors chef de l'opposition, qui l'a faite le 1er juillet 1909, lorsque, étant à Londres, il a prononcé un discours où il disait être encore en faveur de la résolution. Elle n'a pas été faite par l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie lorsque, au mois d'août 1909, il débitait à Halifax une harangue au cours de laquelle il annonçait encore son adhésion à la résolution. Ce n'est pas non plus celui qui alors était chef de l'opposition, qui l'a faite quand, à son retour de Londres, il a pris la parole au mois d'octobre 1909, à Halifax, et disait adhérer encore fermement à la résolution.

Quand donc ce parti s'est-il servi du langage que lui attribue le député de Calgary? Il ne nous a pas donné la date, il n'est pas ici en ce moment pour nous éclairer; mais puis-je répéter ce que j'ai affirmé ici la session dernière, que la première fois qu'on exprima cette opinion fut lorsque le dictateur actuel du cabinet, le ministre des Travaux publics, suggéra à ses collègues présents les avantages politiques qu'ils gagneraient en violant la parole donnée au Parlement et au pays, et en s'écartant des termes de la résolution du 29 mars 1909.

Le député de Calgary affirme en outre qu'il ne s'agit pas ici d'un système permanant de contributions. Comme les ministériels affirment qu'il est impossible de construire de vaisseaux au Canada ni d'y recruter de marins, je le demande, que reste-t-il, sinon ce système de contributions? Le 5 décembre dernier, le premier ministre nous a dit qu'on ne saurait rien édifier de durable au pays avant un quart de siècle, ou même un demi-siècle. Hier après-midi, lorsque le député d'Edmonton (M. Oliver) eut cité ces paroles, le premier ministre l'interrompit pour déclarer que ces paroles ne visaient pas spécialement les vaisseaux, mais qu'il s'agissait de l'organisation navale. Mais je le demande, les vaisseaux ne sont-ils pas la partie essentielle de l'organisation navale? Est-il possible de créer une organisation navale sans navires? Tout le monde a compris qu'il s'agissait de navires lorsqu'il prononça ces paroles; c'est ainsi que ses propres partisans ont interprété ces paroles dans le même sens et les ont souvent ainsi citées, au cours du débat.

M. MACDONALD: Et à la tribune populaire également.

M. MURPHY: A la tribune populaire aussi, comme le dit le député de Pictou. C'est ainsi que le député de Calgary a interprété ces paroles; car, au cours de sa harangue d'hier, il a déclaré qu'il nous serait impossible de construire un dreadnought en vingt ans. S'il en est ainsi, je le demande à ces messieurs, quelles alternatives du dilemne acceptent-ils?

Ou bien il nous faudra attendre pendant toute cette longue période de temps et dans l'intervalle piétiner sur place et demeurer les bras croisés, nous exposant ainsi à la terrible accusation de manquer de loyalisme; ou bien, si nous faisons quelque chose, alors il faudra que ce soit en adoptant un système de participation financière; il n'y a pas à échapper au dilemme. Le député de Calgary s'avoue vaincu, quand il dit: "L'Australie, il est vrai, construit une flotte; mais c'est parce qu'elle a d'abord orienté l'instruction de son peuple vers l'idéal impérial, par sa participation financière à la marine britannique. Ainsi, monsieur l'Orateur, ici au Canada, on veut orienter l'instruction de notre peuple vers l'impérialisme au moyen de contributions! Voilà l'affaire réduite à sa plus simple expression. Le député de Calgary dit que l'Australie construit des navires, mais j'affirme qu'elle fait davantage; elle adhère loyalement au pacte intervenu avec le gouvernement britannique et les autres dominions d'outre-mer; elle adhère à l'arrangement effectué à la dernière conférence, à laquelle assistait le premier ministre. Une dépêche, publiée ce matin dans la "Gazette" de Montréal, non seulement donne la preuve du fait, mais contient la plus énergique condamnation de ce Gouvernement et révoque en doute, plus sérieusement que nous ne l'avons fait, la bonne foi du premier ministre en soumettant ces propositions de pareille façon: Lisons cette dépêche:

L'Australie et la défense navale—Les autorités australiennes publient une déclaration concernant le projet d'unité navale intervenu avec le Canada et la Nouvelle-Zélande —Il est déclaré que la convention australienne est la seule qui recevra son application—Les intérêts dans le Pacifique.

(Service de la presse canadienne associée.)

Londres, 26 février.—Les autorités australiennes à Londres ont publié, ce matin, le texte d'une importante déclaration récemment faite par le sénateur Pearce, le ministre de la défense australien, sur la question de la défense navale impériale.

L'honorable M. Pearce dit que le gouvernement australien n'attache aucune importance à sa représentation au comité de la défense impériale, parce que ce comité est de caractère purement consultatif. L'Australie s'occupe de questions de principes plutôt que d'administration.

Il fait ensuite allusion aux décisions prises à la dernière conférence impériale, alors que le Canada et l'Australie adoptèrent le projet d'unité navale, et il ajoute que la convention australienne est la seule qui ait reçu son application. Par conséquent, il devient nécessaire pour le Canada et la Nouvelle-Zélande soit de faire l'application des projets adoptés par la conférence de 1909, soit de leur substituer quelque autre système.

Il ne saurait dire ce qu'il y a de vrai dans la rumeur que les autorités de l'amirauté ont participé à la suppression du système naval canadien et à la substitution d'une contribution de dreadnoughts et d'un subside annuel, d'après le plan en vogue en Nouvelle-Zélande...

Un subside annuel! Comment se fait-il qu'on soit si bien renseigné outre-mer, et qu'on nous donne si peu d'informations ici sur la question.

....de préférence à celui de la création d'unités navales coloniales distinctes. Ni le gouvernement britannique ni l'amirauté ne nous ont donné à entendre qu'ils aient changé d'avis.

Monsieur l'Orateur, relisons ces lignes.

Ni le gouvernement britannique ni l'amirauté ne nous ont donné à entendre qu'ils aient changé d'avis. Quant à la nature judicieuse de la convention intervenue avec l'Australie, je dois dire que cette convention est née du système d'unités navales créé par l'amirauté et ne doit nullement sa naissance au gouvernement australien du jour ou aux représentants de la conférence.

Le ministre de la défense dit en terminant que son gouvernement est d'avis qu'il serait avantageux à l'empire dans son ensemble si l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande pouvaient voir jour à en venir à une entente sur la défense des intérêts britanniques dans le Pacifique. Notre système est connu et a l'approbation de l'amirauté. On peut le modifier de manière à ce qu'il réponde à tout développement des systèmes de défense navale du Canada et de la Nouvelle-Zélande. Nous espérons que les trois pays peuvent encore s'entendre dans le but de travailler à cette unité d'action.

Tout commentaire sur cette dépêche serait superflu. Revenons au député de Calgary. Dans une de ses effusions dramatiques, il a posé la question: "Où se livrera-t-elle, cette bataille contre la Grande-Bretagne?" Je l'ignore; personne de ce côté-ci ne le saurait dire. Lorsqu'il posa cette question, je crus qu'il allait y répondre; mais il n'en a rien fait. S'il possède ce renseignement, il doit en informer l'amirauté; elle aurait intérêt à le savoir. Il nous assure ensuite que la suprématie de la Grande-Bretagne est menacée. A l'autorité du député de Calgary, nous pouvons opposer la parole de M. Asquith, le premier ministre de la Grande-Bretagne, celle du premier lord de l'amirauté, M. Churchill, celle du ministre des affaires étrangères, sir Edward Grey qui tous affirment que la suprématie de la Grande-Bretagne n'est pas menacée, et si vive que soit mon estime pour le député de Calgary, je dois

l'avouer, je préfère sur cette question de suprématie britannique, les opinions de M. Asquith, de M. Churchill, de sir Edward Grey, à celle du député de Calgary.

L'honorable député affecte une haute estime pour l'Allemagne; mais, en témoignant de cette haute estime, il ajoute que toute probabilité, c'est bien la nation qui portera le défi à la suprématie navale de la Grande-Bretagne. Il s'est servi du mot familier "menace". Il ignorait sans doute que le langage dont il s'est servi—de concert avec ses collègues en d'autres circonstances tant devant cette Chambre qu'ailleurs, a créé un péril allemand, non pas en Allemagne, ou entre l Allemagne ou la Grande-Bretagne, mais dans les rangs du parti tory au Canada. Et en vue de dissiper ce danger, le Gouvernement a cru devoir nommer au conseil privé, au commencement de cette année, un honorable député qui possède toute mon estime, le député de Waterloo-sud (M. Clare). Les documents ont aussi annoncé que, pour apaiser davantage cette menace, on devait donner pour successeur au sénateur Sullivan, de Kingston, un estimable gentleman d'extraction allemande, mais que la Providence a éloigné du théâtre de l'action, depuis qu'on a annoncé la chose. Le député de Calgary ignorait sans doute le fait, lorsqu'il a fait cette affirmation hier; mais il s'est servi des arguments qui nous sont tous familiers.

Monsieur l'Orateur, je ne saurais accepter son opinion sur la question de la suprématie britannique, contre l'avis de M. Asquith, de M. Churchill ou de sir Edward Grey. Je ne saurais non plus accepter son avis sur l'existence du péril allemand. Je préfère emprunter mes vues à une communication que j'ai sous les yeux, une lettre adressée au rédacteur du "Times" par trois messieurs dont je vais donner les noms dans un instant et qui sont les représentants du comité des affaires étrangères en Angleterre. Voici ce texte:

Au rédacteur du "Times".

Monsieur,—Depuis son inauguration, il y a un an passé, le comité des affaires étrangères a toujours préconisé l'importance d'améliorer les relations de ce pays avec l'Allemagne. Nous avons été heureux de remarquer que, depuis six mois, cette tension s'est relâchée, et que le gouvernement britannique et l'Allemagne ont conspiré d'un commun accord aux intérêts de la paix, au cours des négociations complexes se rattachant à la guerre des Balkans.

Nous nous empressons de saisir l'occasion d'exprimer notre profonde satisfaction de la nouvelle tournure favorable prise par les récentes déclarations de l'amiral von Tirpitz et Herr von Jagow. Nous ne voudrions pas témérairement exagérer la signification d'une déclaration dont nous n'avons encore qu'une pâle; encore moins voudrions-nous prétendre que toute cause de trouble soit disparue ou qu'on ait assigné une borne aux dépenses du budget naval. Nous désirons, toutefois, exprimer notre cordiale approbation de cette démarche décisive faite par le gouvernement allemand vers l'établissement d'une entente complète; et bien que nous ayons critiqué avec candeur l'attitude prise en mainte circonstance par sir Edward Grey, nous sommes tenus de reconnaître toute l'importance du rôle qu'il a joué en rendant cette démarche possible.

L'acceptation pour la première fois d'un type de force proportionnelle pour les deux flottes, et la déclaration portant les relations de l'Allemagne avec la Grande-Bretagne sont excellentes, ne sauraient manquer d'avoir un effet notable sur l'établissement d'une amitié durable entre les deux peuples. Nous avons confiance que l'esprit qui préside à ces ouvertures inspirera réciproquement dans la plus pleine mesure, notre gouvernement, et que toute proposition tendant à s'écarter de l'étalon de force navale établi l'an dernier serait péremptoirement écartée par le Gouvernement. Il est manifesté que la sanction de nouvelles augmentations rendrait tout d'accord absolument impossible.

Si les deux gouvernements peuvent arriver à une solution satisfaisante de cette question de nature si contentieuse, ils réfléchiront vraiment les sentiments du peuple des deux pays, et il y aurait lieu d'espérer que ce sera la fin de cette concurrence insensée en matière d'armements en Europe

Mais le moment n'est pas venu de trop compter sur les développements futurs et nous nous contentons actuellement d'accepter sans réserve et sans appréhension le cours que les événements ont pris récemment.

Vos, etc.

(au nom du comité de la politique étrangère),

COURTNEY OF PENWITH,
Président.

L. T. HOBHOUSE,
Président effectif.

ARTHUR PONSONBY,
Secrétaire honoraire.

Les signatures qui sont apposées sur cette lettre doivent avoir un grand poids sur les esprits du pays. Le premier nom est celui d'un personnage qui a occupé pendant des années une place très importante à la chambre des communes anglaises; le second nom est aussi celui d'un homme qui a joué un rôle éminent dans la vie publique en Angleterre, et le troisième nom, si je ne me trompe, est celui d'une personne qui a été durant sa vie le secrétaire particulier ou qui a occupé quelque mission de confiance envers Sa Majesté la feue reine Victoria. Je répète que nous ne pouvons pas faire autrement que d'être très impressionnés par une déclaration qui est signée de noms comme ceux-là.

En réponse à une interrogation de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) au sujet de la position prise par sir Charles Tupper à propos de la fédération impériale, l'honorable député de Calgary a admis que sir Charles Tupper était opposé à l'idée d'une contribution, mais il s'est efforcé de le justifier, si j'ai bien compris, en disant que sir Charles Tupper avait pris

cette position, parce qu'il avait en vue la future fédération de l'empire. Mon honorable ami de Calgary a été bien mal renseigné sur ce point. Dans les documents du Royaume, n° 11, à la page 40, on dit:

En 1891, lord Salisbury a demandé à une députation de l'Imperial Federation League de préparer et de soumettre un projet. La ligue a nommé un comité; le comité n'a pas remis de rapport et la ligue a été dissoute (1893).

Sir Charles Tupper était membre du comité. Il a dû combattre ceux qui ont proposé des contributions de la part des colonies; ensuite il a écrit ce qui suit:

M'étant rendu compte que les membres les plus actifs du comité avaient surtout l'intention de lever une forte contribution sur les revenus des colonies pour aider à l'entretien de l'armée et de la marine de la Grande-Bretagne, je suis enchanté d'avoir pu, presque tout seul, obtenir un rapport d'un semblable comité.

Dans une autre publication que j'ai sous les yeux, il y a une communication de sir Charles Tupper où il déclare que c'est lui qui a mis fin à ce comité a cause de l'attitude prise par ses membres. Il a été opposé à l'action de ce comité, en s'appuyant sur le même raisonnement que nous employons, dans l'opposition, pour repousser la proposition soumise actuellement au Parlement. Qu'il me soit permis de dire également que, sur ce point, sir Charles Tupper n'a jamais changé d'avis. Dès le début, il a été opposé à une contribution à l'époque du comité de la fédération impériale, et depuis lors, il y a toujours été opposé.

Le 20 novembre 1909, après que l'épouvantail qui avait été agité cette année disparut, il écrivit une lettre au très honorable premier ministre actuel et dont je lirai quelques paragraphes. Voici ce que dit cette lettre:

The Mount, Bexley-Heath,
20 novembre 1909.

Cher monsieur Borden,—J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les communications du correspondant canadien du "Times" sur le projet de défense navale, dans le numéro d'aujourd'hui de ce journal. Je considère cette question comme plus importante qu'aucune autre discussion de parti et je suis bien aise d'apprendre que vous avez résolu de maintenir l'attitude patriotique que le parti conservateur a prise à la dernière session.

Lorsque, il y a quelques années, le Canada s'efforçait de peupler de colons anglais le grenier de l'univers, certains personnages d'ici agitèrent la question de la contribution du Canada au maintien de la marine de l'empire; je combattis leur prétention et reçu en cette circonstance l'appui de la presse et de l'opinion publique. Il a été admis que non seulement le Canada n'était pas un fardeau pour la mère patrie, mais que sans ses ports et ses mines de charbon sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, l'Angleterre devrait avoir une marine plus nombreuse. Comparez les progrès du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande sous la direction impériale et depuis qu'elle a été abandonnée et on verra à qui est due leur importance actuelle.

La lettre continue ainsi:

Considérant comme je le fais, que les institutions britanniques donnent une plus grande sécurité à la vie, à la propriété et à la liberté qu'aucune autre forme de gouvernement, j'ai passé plus d'un demi-siècle à accroître les efforts en vue de maintenir le lien qui unit le Canada à la couronne. Quand l'Angleterre était occupée au Transvaal j'ai été à la tête de ceux qui ont forcé le Gouvernement à envoyer de l'aide. Mais je n'ai pas cru alors et je ne crois pas maintenant à la taxe sans la représentation.

Certains demanderont bientôt que le Canada contribue à la marine impériale proportionnellement au chiffre de sa population; cette demande, je la considère comme absurde et dangereuse.

J'ai lu avec plaisir le texte de l'ordre du jour que la Chambre a voté à l'amirauté et par lequel le Parlement s'engage à s'occuper activement de création d'une marine canadienne et à appuyer l'Angleterre en toute circonstance critique et tout cela, suivant moi, est nécessaire pour obliger le Gouvernement du jour à appliquer ce programme honnêtement. Les flottes sont maintenues en grande partie pour assurer la sécurité de la marine marchande des pays auxquels elles appartiennent.

La lettre se termine avec les paragraphes suivants:

Je ne conçois pas qu'on demande des dreadnoughts, quand l'amirauté et le gouvernement anglais ont décidé que ce n'est pas là le meilleur moyen de maintenir la sécurité de l'empire et se sont entendus avec le Canada et l'Australie (cette dernière avait déjà offert un ou deux dreadnoughts) au sujet de la construction de flottes coloniales qui, en cas de guerre, protégeront les routes commerciales.

Toute la difficulté relative à l'autonomie a maintenant disparu, car il est parfaitement reconnu que les grandes dépendances de l'empire sont des nations sœurs et que des moyens sont acceptés pour assurer l'uniformité des forces navales de l'empire dans les plans et la construction des navires et dans l'instruction des officiers et des hommes. Ils doivent aussi pouvoir s'échanger et assurer ainsi l'uniformité en tous points, de façon à pouvoir agir comme des escadres effectives de la flotte anglaise.

Naturellement le Gouvernement actuel sera tenu responsable de l'exécution complète et effective de ce programme adopté à l'unanimité, mais je ne puis m'empêcher de penser qu'une effroyable responsabilité pèsera sur ceux qui rompent l'entente conclue sur cette question d'importance vitale.

(Signé): CHARLES TUPPER.

Mon honorable ami de Calgary m'a semblé singulièrement mal renseigné sur l'attitude prise par sir Charles Tupper relativement à la ligue de la fédération impériale. Cet honorable député dans la suite de son discours, à attaqué mon honorable ami le député junior d'Halifax (M. Maclean) pour la critique qu'il avait faite des paroles prononcées au pays par l'honorable Walter Long et M. F. E. Smith.

Suivant moi, monsieur l'Orateur, le député junior d'Halifax en parlant comme il l'a fait de la visite de ces deux membres du parti unioniste, a rendu un service public pour lequel je désire lui exprimer toute ma reconnaissance. J'approuve tout ce qu'il a dit. Quel droit ont l'honorable Walter Long, M. Smith, M. Lanley, M. Grenfell, M. Palmer ou tout autre de ces unionistes en voyage, de venir ici et d'appeler déloyaux les 625,000 Canadiens qui ont voté en faveur du parti libéral à la dernière élection? En ma qualité de Canadien et de membre de la Chambre des communes, je trouve que cette diffamation est irritante et je renvoie ceux qui ont prononcé ces discours et leurs apologiste à la lettre de lord Grey adressée aux journaux de Londres, il y a quelques semaines, dans laquelle il leur administre ainsi qu'à leurs pareils une cinglante réprimande.

Je les renvoie aussi à l'interview accordée à Winnipeg par M. Henry Vivian, ex-député de Birkenhead à la chambre des communes anglaises, dans laquelle il a déclaré être scandalisé et avoir honte d'entendre des hommes de son pays abuser de l'hospitalité du Canada en exprimant des sentiments semblables à ceux qui ont été répandus par ces messieurs au cours de leur visite au Canada. L'honorable député de Calgary a aussi cité à l'appui de ce qu'il disait, un M. Archibald Hurd.

Si je suis bien informé, M. Archibald Hurd est le correspondant qui signe Windermere dans la "Gazette" de Montréal.

Un DEPUTE: Dans le "Star", de Montréal.

M. MURPHY: Dans le "Star" de Montréal, j'en demande pardon à la "Gazette" de Montréal. C'est ce correspondant qui depuis des années alimente le "Star" de Montréal de cette littérature tapageuse à propos de cette question ou d'autres qui sont supposées avoir un caractère impérial. M. Windermere, autrement nommé M. Hurd, a fait plus, dans une seule dépêche, pour rejeter le ridicule et la honte sur ce Gouvernement et sa politique navale que tout ce que les libéraux pouvaient ou espéraient faire dans le cours d'une très longue existence. Cela peut paraître exagéré, mais vous reconnaîtrez combien c'est modéré quand je vous aurai lu ce qu'a dit ce correspondant dans une dépêche au "Star" de Montréal, le 31 décembre 1912:

> La politique du Gouvernement Borden appréciée par le gouvernement anglais avec la pairie pour sir Thomas Shaughnessy.
>
> (Câble au " Star " de Montréal, de son correspondant particulier à Londres.)
>
> Londres, 31 déc.—La première appréciation directe du programme naval Borden est offerte au Canada en accordant un autre siège canadien à la chambre des lords.
>
> Les Canadiens peuvent féliciter sir Thomas Shaughnessy, président du chemin de fer canadien du Pacifique, d'avoir été placé sur la liste de la pairie. De très bonne source, je puis informer les lecteurs du Star que le nom de sir Thomas paraîtra soit dans la liste des honneurs conférés à l'occasion du jour de l'an ou dans celle qui paraîtra prochainement, mais probablement demain. . . Le gouvernement anglais a reconnu que la politique navale Borden donnait le droit au Canada d'avoir un autre siège dans la chambre des lords et sir Thomas a obtenu la préférence. Le Canada peut accepter un nouveau siège comme une reconnaissance directe du projet Borden. On a exercé dans les hautes sphères une forte influence canadienne. Sir Thomas est reconnu comme un Canadien bien éveillé et plein de ressources, avec une grande puissance d'homme d'affaires et en outre une éloquence persuasive.
>
> On croit que le titre sous lequel sir Thomas sera connu a été présenté. On sait ici qu'un Gouverneur général du Canada, à la suggestion du gouvernement anglais, l'aurait recommandé plus tôt s'il n'en avait pas été empêché. Sir Thomas est beaucoup plus riche qu'on ne le suppose généralement. Il est entendu ici que le nouveau pair achètera une propriété en Irlande ou dans le sud de l'Angleterre, mais son acceptation de la pairie n'empêchera pas son séjour au Canada. On ne dit pas encore si le titre est à vie ou héréditaire.
>
> Dans l'intervalle, le programme naval Borden et son adoption prévue par la Chambre et le pays reçoit un témoignage de reconnaissance par l'octroi de cette pairie.
>
> WINDERMERE.

Je ne connais pas de citoyen plus méritant que sir Thomas Shaughnessy, dans ce vaste Canada; il n'y a personne qui soit plus versé dans les connaissances du problème du transport sur ce continent que le président du Pacifique-Canadien, mais je prétends que c'est demander un peu trop à la population du Canada que d'exiger d'elle $35,000,000 pour la pairie de sir Thomas Shaughnessy.

Je crois connaître suffisamment sir Thomas pour savoir qu'il ne voudrait pas d'un titre à ce prix. C'est encore plus cher que ce que les journaux anglais prétendaient que ce grand homme d'Etat canadien, sir Max Aiken, avait payé pour son titre.

M. CARVELL: On a mentionné la somme de 5,000 louis.

M. MACDONALD: D'ailleurs, Windermere était dans l'erreur; sir Thomas Shaughnessy n'a pas été fait lord.

M. MURPHY: Comme le fait remarquer mon honorable ami, sir Thomas Shaughnessy n'a pas été fait lord. Sa nomination a dû être confiée au système de colis postaux de notre ministre des Postes ou à quelque autre moyen de transport peu sûr; dans tous les cas, elle n'est pas arrivée à destination.

Un DEPUTE: Elle attend que le bill soit adopté.

M. MURPHY: L'honorable député de Calgary prétend que certains membres de l'opposition, à une époque quelconque, auraient déclaré que le Canada ne doit rien à l'Angleterre. Je n'ai jamais entendu un libéral faire une semblable déclaration. Mais dans cette Chambre et ailleurs, j'ai souvent entendu dire que des conservateurs avaient à plusieurs reprises, dans des assemblées publiques, prétendu que nous ne devons rien à la Grande-Bretagne. Dans la "Canadian Annual Review" de 1910, publiée par M. Castell Hopkins, un grand ami et admirateur du premier ministre, je vois que cette déclaration est attribuée à certains membres de la droite. Parlant de la campagne menée dans la province de Québec, en 1910, contre la marine, M. Castell Hopkins, à la page 185, donne le compte rendu d'une assemblée qui a eu lieu à Rigaud, dans le comté de Vaudreuil, représenté par le major Boyer, un membre libéral de cette Chambre. Voici ce qu'il dit:

A Rigaud, le 26, M. Cousineau, M.A.L., dit que ce que l'Angleterre voulait dans le moment, c'était une contribution du Canada à son budget; M. Rainville accusa les journaux français de Montréal de s'être laissés corrompre pour appuyer le projet de sir Wilfrid Laurier.

Je crois que le M. Rainville dont il est question ici est maintenant membre de cette Chambre et appuie le Gouvernement conservateur.

M. Gustave Boyer, un député libéral, lui répondit. Il dit: Les orateurs qui m'ont précédé prétendent que nous ne devons rien à la Grande-Bretagne. N'est-il pas vrai, cependant, que nous devons tout à la Grande-Bretagne? N'est-il pas vrai que depuis cinquante ans nous avons eu, sous la protection du drapeau anglais, plus de libertés personnelles, politiques et municipales qu'aucun autre peuple de la terre?

Nous avons ici un contraste frappant entre les déclarations des partisans du Gouvernement conservateur et les généreuses et patriotiques professions de foi de l'honorable député de Vaudreuil qui est un libéral convaincu.

A un autre endroit du même volume, il est question d'un M. Albert Sévigny. Il est désigné comme étant un avocat de Québec, mais, je crois qu'il représente actuellement le comté de Dorchester dans cette Chambre et qu'il est aussi un partisan du Gouvernement. La "Canadian Annual Review" donne M. Sévigny comme un orateur plein de feu; à la page 196, je lis:

Le 31 octobre, à Tingwick, M Albert Sévigny, un avocat de Québec, s'est exprimé comme suit: "Le cabinet Laurier est un cabinet d'impérialistes, disposé à sacrifier les intérêts du Canada et à nous lancer dans des guerres qui ne nous concernent pas. Le bill naval est une tentative de la part d'Ontario et des provinces de l'Ouest, pour réduire pour toujours la province de Québec à l'esclavage.

Qu'est-ce que l'Angleterre a jamais fait pour vous? Elle n'a pas besoin de votre aide. Elle est assez forte pour se défendre. L'idéal de Laurier c'est de faire de vous les vassaux de la majorité de l'Ouest. Vous devez protester par votre vote contre ce trafic d'esclaves. Vous devez protester contre l'idée d'aider à l'Angleterre dans ses guerres; si vous ne protestez pas, vous aurez certainement la conscription.

Il me semble que cela établit parfaitement l'attitude des deux partis sur la question de savoir ce que nous devons à l'Angleterre.

L'honorable député de Calgary a aussi parlé des chefs libéraux qui sont favorables à l'indépendance et, à l'appui de sa prétention, il a cité une résolution qui aurait été faite au club national de Montréal, en 1890, par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a fait bonne justice de cette partie du discours de l'honorable député de Calgary. J'ajouterai seulement que ce dernier devait se rendre compte de la position désespérée dans laquelle se trouve son parti pour retourner à vingt-trois ans en arrière, dans l'espoir d'y trouver quelque chose qui fasse disparaître de l'écusson du parti conservateur les souillures qu'y ont laissé ses acquintances avec le parti nationaliste de la province de Québec.

J'aurais supposé que mon honorable ami connaissait suffisamment l'histoire de son parti pour s'abstenir de s'aventurer sur ce terrain, mais puisqu'il lui plaît de revenir sur le passé, je prendrai la liberté de lui rappeler certains incidents. Je lui citerai, entre autres choses, le livre de M. Weir, intitulé "Soixante ans au Canada". S'il veut regarder à la page 52 de ce volume, il y trouvera le commencement d'un manifeste adressé au peuple canadien en faveur de l'annexion du Canada aux Etats-Unis. Un peu plus loin, à la page 63, il trouvera les noms des signataires de ce manifeste et je lui recommande tout particulièrement le nom qui se trouve en tête de la liste. Ce n'est pas le nom d'un Canadien-français; ce n'est pas le nom d'un personnage qu'on puisse, d'une manière quelconque, associer à celui de Laurier ou de Lemieux. Ce nom est celui de J. J. C. Abbott qui, après avoir été un membre respecté de cette Chambre, est devenu le chef du parti conservateur et premier ministre du Canada.

Je demande à l'honorable député (M. Bennett) de relire ce manifeste et d'expliquer comment il concilie ces présentes protestations de patriotisme avec son ancienne allégeance à celui qui fut, à une certaine époque, le chef du parti annexioniste au Canada. En lui appliquant sa propre manière de raisonner, je lui demanderai aussi comment il peut se disculper d'appartenir à un parti dont les chefs ont brûlé le Parlement et assailli le Gouverneur général, dans les rues de Montréal. Je lui demande

encore, toujours en lui appliquant sa propre manière de raisonner, par quel moyen il exonère les membres d'un parti dont le chef déclarait, en 1878, que si la politique nationale devait avoir pour effet d'affaiblir les liens britanniques, tant pis pour les liens britanniques. Je lui demande aussi d'expliquer comment il peut échapper aux reproches de déloyauté quand il appartient à un parti dont l'ancien chef, sir John Macdonald, voulait bien permettre aux autorités anglaises de venir engager des soldats au Canada pour le Soudan, mais qui déclarait que ni lui ni son Gouvernement n'accorderait un seul homme ou seul dollar. Comment justifie-t-il ses accusations contre les membres libéraux de cette Chambre, lorsque lui et ses collègues de la droite ont combattu, en maintes circonstances, le traitement de faveur que le parti libéral a accordé à l'Angleterre? Quand l'honorable député aura répondu à ces questions, à la satisfaction du peuple canadien, il sera alors en état de donner à l'opposition des leçons de patriotisme.

M. MACDONALD: Le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit que si sir John Macdonald avait vécu, nous n'aurions jamais envoyé de troupes dans le Sud-Africain.

M. MURPHY: Non seulement l'honorable député de Calgary, mais presque tous les orateurs ministériels, ont prétendu que nous ne pouvons pas construire des navires au Canada et que les trois dreadnoughts vides que le Gouvernement veut offrir à la Grande-Bretagne peuvent être construits plus rapidement et plus économiquement en Angleterre. La première partie de cette proposition a été refutée si souvent que je n'y reviendrai pas. Je ferai simplement observer qu'elle est injurieuse pour nos industriels, pour nos ouvriers et pour le pays en général et que ceux qui ont proféré une pareille accusation auront à s'en repentir. Quant à l'autre partie de la proposition, quant à cette prétention que les navires peuvent être construits plus rapidement et plus économiquement en Angleterre qu'au Canada, je ne suis pas prêt à l'admettre après les renseignements qui nous ont été fournis récemment. Je ne l'admets, ni comme règle générale ni dans le cas particulier qui nous occupe. Voici sur quoi je m'appuie pour parler ainsi. Le "Truth", un journal de Londres, publiait le 4 décembre 1912:

Il paraîtrait qu'il va falloir construire toute une kyrielle de navires qui seront présentés à l'Angleterre. Mais où les construira-t-on? Les chantiers maritimes de ce pays ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent faire.

Plus tard, le 6 janvier 1913, le "Daily Telegraph" publiait au sujet de la construction maritime, un article dont je citerai quelques extraits:

Dans des conditions normales, les navires se construisent plus rapidement ici qu'à l'étranger, mais, par suite des travaux pressants de toutes sortes actuellement en cours, des retards considérables se sont produits dans tous les grands chantiers privés du Royaume-Uni. Ce retardement se prolongera et ralentira la construction, même s'il ne survient pas de grèves—ce qui n'est pas improbable. Par conséquent, il n'est pas possible de se fier à cette prétendue célérité de la construction britannique.

Le même journal, en commentant le budjet naval dit:

Le budget de la marine s'élèvera à près de 50,000,000 de louis. Cette augmentation de quatre ou cinq millions de louis est due à plusieurs causes.

Une somme d'environ 2,000,000 de louis n'a pas été employée l'an dernier et devra être votée de nouveau; les salaires des officiers et des matelots, par suite de l'augmentation des effectifs et de l'adoption d'une nouvelle échelle de salaires, exigeront une somme additionnelle d'un demi-million à trois quarts de millions.

Mais l'augmentation la plus importante doit être attribuée au mouvement ascendant qui se manifeste dans le coût de la construction. Nous en avons la preuve dans toutes les commandes qui ont été faites dernièrement et dans celles qui seront faites dans un avenir rapproché.

Le même article dit encore:

On calcule que le coût de la construction d'un navire marchand ordinaire a subi une hausse d'environ 30 p. 100 depuis deux ans et, dans le cas des navires de guerre, la hausse n'a pas été moins remarquable.

Le prix de tout ce dont l'amirauté a besoin—canons, torpilles, armature, plaques de blindage—a augmenté sensiblement. Elle est finie la période qui a permis à ce pays de construire des navires à bon marché.

Toutes les industries auxiliaires et qui se rattachent à la construction des navires travaillant au plus haut degré qu'il soit possible d'atteindre,—car nous construisons encore la plus grande partie des nations du monde—l'amirauté éprouvera certaines difficultés à accepter les commandes qu'on voudra lui donner, dans la crainte de ne pouvoir les remplir dans l'espace de temps arrêté; dans chaque cas, les prix cotés indiquant une hausse considérable dont l'effet se fait sentir sérieusement sur les crédits notés pour la marine de guerre.

En présence de ces déclarations de sources britanniques autorisées, j'exprime l'avis que le Gouvernement ne peut plus invoquer le principal argument qui milite en faveur de la construction de ces navires en Angleterre. Si les ministres voulaient prêter l'oreille à la voie de la raison, ils se préoccuperaient de ce qu'un de leurs partisans, l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) disait en cette Chambre, à propos de cette question, le 29 mars 1909. Il déclarait alors:

La construction navale est une belle industrie qui procure du travail à un grand nombre d'hommes; c'est l'une des plus grandes indus-

tries nationales qui puissent exister dans un pays, une industrie plus importante que la fabrication des bouches à feu et des armes défensives. Nous devrions entreprendre la construction de bâtiments marchands, car nous payons aux navires étrangers qui transportent nos produits en Grande-Bretagne et dans d'autres pays, une grosse somme d'argent qu'il serait préférable de garder au Canada.

Ainsi que je l'ai fait ressortir, nous devrions commencer immédiatement à pourvoir à notre défense. Nos moyens de défense devraient consister en torpilleurs et en contre-torpilleurs qui, en cas de guerre, escorteraient jusqu'en Angleterre nos bâtiments marchands et les mettraient à l'abri des attaques des croiseurs de l'ennemi.

Et il ajoutait:

Je suppose que nous sommes tous d'accord sur ce point.

Nous étions donc tous d'accord sur cette question; mon honorable ami de Simcoe-nord ne peut rendre un plus grand service au pays qu'en convertissant ses amis politiques au sentiment qu'il exprimait lui-même au mois de mars 1909.

Monsieur l'Orateur, l'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) vous a remis une proposition d'amendement sur la motion tendant à la 2e lecture du bill. En effet, cette proposition dit que, avant que ce projet de loi soit lu une seconde fois, le Gouvernement devra faire une répartition des sièges électoraux basée sur les rapports du dernier dénombrement, pour soumettre la question au verdict des électeurs de ce pays. Dans les discours que mon honorable ami d'Assiniboïa et que l'honorable député de Welland (M. German) ont prononcé à l'appui de ce projet d'amendement, ils ont établi une cause qu'on ne peut attaquer, une cause à ce point évident que je ne crois pas qu'il puisse se trouver un seul membre de la droite qui ose entreprendre de la démolir tant soit peu. Ils ont soumis à la Chambre, à l'appui de ce projet d'amendement, des chiffres qui indiquent qu'à l'heure qu'il est la représentation de l'est est excessive, tandis que celle de l'ouest est insuffisante.

Autrement dit, les états qu'ils ont soumis établissent qu'aujourd'hui l'est du Canada compte cinq représentants contre un que l'Ouest s'est donné et, en outre, que, si l'on opérait ce remaniement, l'est ne compterait plus que trois représentants aux Communes contre un qu'aurait l'Ouest. Certains membres de la droite diront peut-être qu'il ne se présente pas d'occasion au Gouvernement de prendre l'attitude conseillée dans ce projet d'amendement, pour la raison que, lorsqu'il a soumis au pays sa politique navale, l'ancien Gouvernement n'a pas fait d'élections générales. L'honorable représentant de Welland a refuté ce point avec avantage, en démontrant que nous, en notre qualité de représentants du peuple, étions tous unis sur cette question en ce

temps-là et qu'il n'y avait aucune nécessité de soumettre celle-ci au verdict des électeurs, puisqu'il n'existait pas de divergence d'opinion. Un autre détail qui accentue encore la différence qui distingue l'attitude tenue par l'ancienne administration de celle que prennent aujourd'hui les ministres que nous avons, c'est que nous avons proposé la création d'une marine de guerre dont le coût devait être acquitté par notre excédent de recettes. Le Gouvernement se propose de payer ces $35,000,000 à même le capital. Voilà, si je ne me trompe, une différence d'importance vitale entre les deux politiques; voilà ce qui fournit un autre motif de consulter les électeurs du pays.

Cependant, il y a des raisons encore plus fortes; je les trouve dans les promesses faites par le très honorable premier ministre au cours de son voyage dans l'Ouest pendant l'été de 1911. Lors de cette visite à l'Ouest, mon honorable ami a parlé à quarante endroits différents. Les producteurs de grain et les associations de cultivateurs unis ont profité de son passage pour lui remettre, chaque fois que l'occasion leur était offerte de le faire, des mémoires qui tous réclamaient la même fin. Chacun de ces mémoires contenait un paragraphe qui demandait que le Gouvernement opérât le remaniement de la carte électorale du pays, avant de décréter les élections générales; chaque fois mon très honorable ami a manifesté sa haute approbation de cette requête.

Ecoutons ce qu'il a dit à un certain endroit. Le "Free Press" de Winnipeg, dans son édition du 21 juin 1911 contient le compte rendu d'une visite de mon très honorable ami à Brandon. Il publie au long le mémoire que les producteurs de grain lui présentèrent en cette circonstance. Dans cet écrit on relève cette phrase:

Faire des élections avant l'adoption d'un projet de loi relatif au remaniement de la carte électorale serait commettre une injustice flagrante envers les provinces des prairies de l'ouest du Canada.

Le premier ministre, alors chef de la gauche, a répondu en termes précis à cette requête, s'il faut en croire cette note du "Free Press", de Winnipeg:

Personne ne regretterait plus que lui de voir le Gouvernement faire des élections avant que la Chambre n'eût adopté un projet de loi relatif au remaniement des divisions électorales.

L'Ouest avait droit de compter un plus grand nombre de représentants.

M. Borden a dit qu'il avait lui-même donné à entendre au premier ministre qu'il devrait se hâter de faire exécuter le dénombrement de la population, afin que l'Ouest obtint l'augmentation de représentation à laquelle il aurait droit, avant que le peuple ne fût consulté sur la grande question de la réciprocité.

Parlant à Maple-Creek, le 23 juin 1911, le très honorable premier ministre aurait dit que:

C'était une chose pénible que d'avoir au timon des affaires un parti politique qui trahissait ses promesses.

Je signalerai spécialement cette phrase à l'honorable ministre des Traveux publics. Plus tard, le même journal publie le compte rendu d'une assemblée tenue à Lacombe, le 27 juin 1911, au cours de laquelle l'association des cultivateurs unis de l'Alberta a présenté à celui qui remplit, aujourd'hui, la fonction de premier ministre un mémoire dont ce journal dit:

Ils ont aussi demandé que le remaniement de la carte électorale s'opérât avant les prochaines élections générales.

Le très honorable premier ministre a fait la même réponse à cette députation. A moins que l'honorable premier ministre ne soit prêt à abandonner chacune des promesses qu'il a faites au cours de cette tournée dans l'Ouest, tout comme il n'a tenu aucun compte de l'attitude qu'il avait prise sur la question navale, j'exprime l'opinion qu'il devrait accepter favorablement la proposition soumise par l'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Turriff). Quoi que puisse faire le premier ministre à cet égard, quelle que soit l'attitude qu'il prenne à l'endroit des promesses qu'il a faites à la population de l'Ouest lors de ce voyage, quant à moi, je me propose d'appuyer cette proposition.

De la même façon et en ma qualité de Canadien, pour les motifs énoncés par les autres membres de la gauche qui ont débattu cette question, j'ai l'intention de m'opposer à ce que ce projet de loi soit lu une seconde fois. A mon sens, il n'existe pas de raison plus forte d'en agir ainsi que celle qui se rattache au fait que le très honorable premier ministre, en abandonnant sa première attitude, a divisé l'opinion publique alors qu'elle se trouvait unie sur ce grave problème. Il a divisé l'opinion publique non seulement au Canada, mais encore dans la Grande-Bretagne. Qu'on me permette de faire allusion à une grande assemblée d'ouvriers récemment tenue à Londres. On peut lire ce qui suit dans la lettre du correspondant spécial du "Globe", à Londres, à la date du 15 février 1913, et qui se rapporte à la conférence du parti ouvrier:

La conférence du parti ouvrier a été une réunion excessivement intéressante; elle a été tenue à Lambeth Baths, l'un des centres industriels les plus importants de Londres. Cette conférence est un corps d'une composition particulière, se composant de membres du parti ouvrier indépendant, du parti ouvrier parlementaire, des unions et des conseils ouvriers et de la Fabian Society. Il y a nécessairement, dans des circonstances semblables, de grandes divergences d'opinions, mais, malgré cela, il se produisit une unanimité inaccoutumée dans le cas des procédures qui ont duré trois jours, et le désir de l'unité et d'une entente plus complète avec le parti libéral fut spécialement marqué.

M. G. H. Roberts, le député ouvrier de Norwick, présidait et, au cours du discours qu'il a prononcé, en sa qualité de président, il a fait l'allusion suivante à l'offre du premier ministre Borden de navires de guerre à la mère patrie:

"Les commentaires vont leur train au sujet de l'offre du Canada de fournir à ce pays trois navires de guerre. Mais un don qui ajoute grandement aux dépenses que nous supportons annuellement peut être critiqué. Si l'on accepte l'assurance du Gouvernement que nos forces de défense sont suffisantes et efficaces, on doit avouer que ces trois navires dépasseraient même nos besoins. De plus, accorder aux colonies la représentation au comité de la défense impériale, serait une nouveauté dont des conséquences pourraient être très sérieuses et cette question devrait faire l'objet d'une enquête approfondie. En combattant des armements inutiles et arrogants et qui absorbent des richesses dont on a un si grand besoin ailleurs, nous pourrons nous rendre le témoignage consolant que la paix future, le bonheur et le bien-être de millions d'êtres humains dependant, en grande partie, de nos efforts.

Ceci représente assez fidèlement l'attitude du parti ouvrier et les sentiments du parti libéral sur cette question.

Il est donc de toute évidence que l'honorable premier ministre, en adoptant cette politique, a semé la division dans l'opinion publique, non seulement au Canada, mais aussi dans la Grande-Bretagne. En agissant ainsi, il a porté un coup fatal à la cause de l'unité impériale que lui et ses amis prétendent avoir tant à cœur.

J'ai déjà dit qu'à titre de Canadien, je combattrais l'adoption de ce bill. J'ajoute que je le combats également à titre de libéral. Pour parler ainsi, je m'appuie sur l'autorité du très honorable Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, qui, dans un discours à ses commettants, il y a quelques années, disait:

A mon sens, un libéral est un homme qui doit agir comme un frein opposé aux projets extravagants. C'est un homme qui doit garder son sang-froid en présence de l'effervescence chauvine. C'est un homme qui croit que la confiance entre nations engendre la confiance et que pour avoir la sécurité, il peut être animé d'un esprit de paix et de bonne volonté. Par-dessus tout, je crois qu'un libéral est un homme qui doit regarder d'un mauvais œil les fabricants de paniques de toutes catégories et de tous calibres quelque distingués et ridicules qu'ils soient—bien des fois les plus distingués sont les plus ridicules,—qu'il s'agisse d'une panique sur terre. sur mer ou dans les airs.

Dans cette déclaration du premier lord de l'amirauté, il y a un beau sentiment noblement exprimé:

Pour avoir la sécurité, il faut être animé d'un esprit de paix et de bonne volonté.

C'est dans cet esprit, monsieur l'Orateur, que la politique navale canadienne a été

conçue par le parti libéral; c'est parce que nous croyons que le Canada est encore animé de cet esprit que nous sommes opposés d'une manière inaltérable au présent bill et que nous demandons qu'il soit soumis au peuple pour que celui-ci ait l'occasion de le juger.

LE CAPITAINE AMUNDSEN.

M. l'ORATEUR: J'ai été prié d'annoncer que le capitaine Amundsen, des régions antarctiques, sera dans les salons de l'Orateur immédiatement après la séance; tous les députés qui désireraient faire sa connaissance sont invités à venir le rencontrer.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. ERNEST LAPOINTE (Kamouraska) (texte): Monsieur l'Orateur, je ne crois pas devoir m'excuser de prendre part à ce débat. Le projet de loi que nous étudions actuellement est peut-être le plus important qui ait été présenté à cette Chambre depuis la confédération.

Au début de son discours prononcé le 18 décembre 1912, l'honorable ministre du Commerce disait: "Je doute fort qu'il se soit jamais présenté dans toute l'histoire législative, de ce qui forme actuellement le Dominion du Canada, une question aussi importante, aussi grosse de conséquences pour l'avenir, que celle dont la Chambre est actuellement saisie."

En présence d'un projet de cette nature qui, à mon avis, demande au peuple canadien le sacrifice d'un droit et d'une liberté, nous avons assisté et nous semblons devoir assister encore au spectacle d'une majorité muette, n'ayant à opposer qu'une impassibilité silencieuse aux arguments et aux demandes de ses adversaires.

Monsieur l'Orateur, ce n'est pas le rôle qui convient au Gouvernement. Dans un grand pays comme le nôtre, un devoir impérieux s'impose à ceux qui ont l'honneur d'être les représentants de l'autorité et les dépositaires du pouvoir; c'est de ne pas laisser amoindrir entre leurs mains le patrimoine du pays et les droits populaires. C'est parce que nous sommes persuadés que cette loi porte atteinte et touche d'une manière essentielle aux fondements mêmes de notre édifice politique, que nous voulons en discuter la portée, faire connaître au peuple canadien quelle en est la cause et le prévenir de tous les résultats qu'elle ne pourrait manquer d'avoir.

Et si nous venons, au risque de paraître tomber dans des redites, faire valoir avec une persévérance que rien ne pourra décourager, les objections péremptoires que nous avons à la politique du Gouvernement, c'est que nous voulons attirer sur ce grave sujet les méditations consciencieuses des hommes impartiaux et réfléchis; c'est que nous voulons leur démontrer qu'il y a un grand intérêt national à sauver, un principe à faire triompher.

Nous serions certainement coupables, nous manquerions à la mission que nous impose la dignité de représentants du pays, si nous ne cherchions pas à retenir le Gouvernement sur la pente où il est engagé et qui nous est fatale. Et nous disons aux ministres: vous précipitez le Canada dans une entreprise où son honneur, et peut-être aussi sa fortune, sont menacés. Vous n'en avez pas le droit, vous n'avez pas reçu de mandat à cet effet, vous violez tous les engagements que vous avez contraités envers le pays, et nous vous en empêcherons par tous les moyens que la loi met à notre disposition.

Je ne désire pas faire de nouveau l'historique de la question navale. Les origines de la présente loi ont été retracées et exposées à plusieurs reprises. Le problème fut posé pour la première fois le 29 mars 1909. Tous les députés de cette Chambre, par un vote unanime, déclarèrent que le temps était venu pour le Canada de commencer l'établissement d'une marine nationale destinée à compléter notre système de défense, et à réaliser les vues et les intentions clairement exprimées des auteurs de la Confédération.

Aucune voix ne se fit alors entendre en faveur d'une contribution à la marine impériale. Bien au contraire, le premier ministre actuel déclarait alors qu'un système de contribution serait un mouvement dangereux, capable de briser les liens qui unissent le Canada à l'empire.

A la session suivante, en 1910, le Gouvernement d'alors, mettant à exécution le vœu unanime de la Chambre, présenta la loi établissant le service naval canadien. Mais l'enthousiaste unanimité de 1909 avait disparu. Le parti conservateur avait décidé de faire de cette question un engin électoral. Deux écoles diamétralement opposées se formèrent; l'une sous la direction du chef de l'opposition d'alors, et l'autre commandée par l'honorable député de Jacques-Cartier, dont l'absence actuelle est une cause de regret pour tous les députés de cette Chambre.

L'honorable député de Jacques-Cartier, pendant l'été de 1910, avait rencontré son chemin de Damas; l'étoile de M. Bourassa l'avait guidé vers une voie nouvelle. Il s'opposa énergiquement à la loi navale et à toute contribution quelconque du Canada à la défense impériale, réclamant par-dessus tout l'appel au peuple.

Ses partisans, dont les plus dévoués et les plus ardents étaient les honorables députés de l'Islet, de Champlain et de Terrebonne, enregistrèrent de solennelles protestations à l'encontre de toute loi de cette nature.

Ecoutez ce que disait mon honorable ami, le député de l'Islet (M. Paquet), page 4943, hansard 1909-1910:

Ce projet de loi est important au point de vue financier, et je ne peux pas m'engager à voter des sommes aussi élevées sans connaître l'opinion de mes électeurs. Les mêmes motifs m'engagent à refuser mon adhésion à la politique du chef du parti conservateur. Sans mandat du peuple, je croirais trahir les intérêts de mes électeurs en n'approuvant pas de tout cœur la politique préconisée par l'honorable député de Jacques-Cartier.

J'ai hâte d'entendre mon honorable ami expliquer le vote qu'il a donné la semaine dernière après avoir prononcé de semblables paroles. Plus loin il disait, page 4954:

Nous serons responsables de toute la politique étrangère de l'Angleterre sans avoir aucune voix délibérative dans l'orientation de cette politique. Cette législation change nos relations avec la mère patrie et impose une politique néfaste à nos intérêts les plus sacrés. La doctrine de la participation du Canada aux guerres de l'empire n'est pas une doctrine nationale, c'est une doctrine impériale prêchée dans les intérêts de l'Angleterre.

Et plus loin encore, page 4959:

Les hommes qui dirigent les destinées des deux partis politiques ont d'autres conceptions économiques, mais j'espère qu'ils reconnaîtront la nécessité de consulter le peuple avant de nous engager dans une politique nouvelle dont les conséquences affectent notre autonomie.

On me demande au nom des lois de l'évolution d'accepter le programme de la participation aux guerres de l'empire. Nous avons fait des progrès satisfaisants en nous inspirant de nos traditions, et nous pouvons grandir, prospérer sans inscrire dans nos statuts l'article néfaste qui viole nos droits les plus sacrés.

Je salue dans la personne de l'honorable député de Jacques-Cartier une grande figure canadienne. S'élevant au-dessus des considérations des partis politiques, il incarne les aspirations de la patrie!

Et plus loin, dans le même discours, page 4970:

L'Angleterre avait adopté à l'égard du Canada une politique sage et conforme à nos aspirations. La participation des colonies aux guerres de l'empire produira peut-être des frictions qui favoriseront la rupture du lien colonial. Les sommes énormes qui seront dépensées pour aider l'Angleterre pèseront comme un immense fardeau sur les épaules du peuple canadien.

L'honorable député de Champlain (M. Blondin), le vice-président de cette Chambre, ne fut pas moins énergique. Voici ce qu'il disait, page 4710, du hansard 1909-10:

Malgré le regret que j'en éprouve, je me sens obligé de protester hautement à la fois contre la politique du Gouvernement et contre celle de mon propre parti, sur cette question de la création d'une marine canado-impériale, ou d'une contribution en argent.

En me levant pour appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), par lequel il demande un appel au peuple préalablement à aucune décision en cette matière, j'ai la pleine conscience de n'obéir qu'à la stricte dictée de mon respect pour le peuple et les institutions de ce pays, comme l'honorable député l'a fait lui-même.

J'arrive ensuite aux déclarations du député de Terrebonne, ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), que l'on trouve à la page 4797, hansard 1909-1910:

Je voterai contre le projet de loi, parce qu'il comporte l'admission de l'impérialisme militaire, parce qu'il tend à en faire inscrire le principe dans nos statuts. Je voterai contre la proposition en amendement, parce qu'elle comporte le même principe, et que je n'admets pas que la circonstance présente soit un cas d'urgence.

Et encore, page 4799:

Tant et aussi longtemps que les colonies n'auront pas voix au chapitre, dans les conseils de l'empire, qui décide de la paix et de la guerre, tout système de faire participer les colonies à la défense générale et aux guerres de l'empire ne saurait vivre et durer.

Ce quelque chose de vague, de facultatif, d'indéfini, que certaines colonies donnent aujourd'hui à la défense impériale, à la bonne franquette...

Comme nous reconnaissons bien là l'allure de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.

...dans des proportions plus ou moins généreuses et accentuées, et avec ostentation en certains cas de la part de quelques colonies, comme pour humilier les autres, pour moi, ne dit rien qui vaille, ne produira rien de durable, à moins qu'il n'engendre la friction, la rivalité, l'antagonisme, la haine, la dislocation et la rupture du lien entre les colonies et l'empire.

Nous ne sommes pas une nation, mais simplement une colonie autonome, évoluant sous le lien qui nous retient à l'Angleterre, avec un proconsul qui produit le point de jonction; le contraire, c'est une légende bonne à dire en temps d'élection, pour flatter le populaire après le banquet...

L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur n'allait pas dans des banquets en ce temps-là.

...parmi les vapeurs du vin qui poussent à se vanter, à se grandir, à se brûler de l'encens.

Et plus loin, toujours dans le même discours, page 4805:

La Grande-Bretagne a perdu en 1776 ses plus belles colonies d'Amérique, pour avoir voulu les taxer, "taxation without representation".

Quelle différence y a-t-il entre le fait de taxer les colonies pour le bénéfice de l'empire, entre le fait, dis-je, de les taxer directement et le fait de les contraindre elles-mêmes de se taxer pour soutenir et maintenir des armements pour la défense de l'empire et pour les guerres de l'empire? La même chose n'est-ce

pas, c'est-à-dire la taxe sous une forme plus polie, mais non moins impérative, moins ruineuse, ni moins hideuse.

Ce principe est contraire à l'autonomie, que l'on agisse en les forçant virtuellement de donner de l'argent, des flottes ou de maintenir des bateaux de guerre, ça ne change pas la question.

Et enfin, page 4809:

Mais je n'hésite pas à dire que les plus dangereux de ces impérialistes sont les impérialistes masqués ou malgré eux, parce que l'on n'est pas en garde contre eux, parce qu'ils cachent leur jeu, insinuent leur doctrine à petite dose comme un subtil poison.

M. SEVIGNY: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. LAPOINTE: Si l'honorable député me promet de rompre le silence qu'il a gardé durant tout le débat, je lui permettrait sa question: sinon je m'y oppose.

L'autre aile du parti conservateur combattit la loi Laurier pour des raisons absolument contraires. Son chef qui est aujourd'hui le très honorable premier ministre, avait exécuté la plus remarquable évolution politique des temps modernes. Sa pirouette a dû faire pâlir d'envie les acrobates de profession. Après s'être déclaré à plusieurs reprises, en Angleterre, à Halifax, à Ottawa, en faveur de la marine canadienne, il changea de tactique et combattit cette marine comme n'étant pas assez effective, s'attaquant surtout à cette disposition de la loi qui laissait au gouvernement canadien le contrôle des forces navales.

Ses partisans déclarèrent l'un après l'autre que la création de cette marine conduirait à l'indépendance du Canada et l'honorable député de Frontenac trouva moyen, au cours du débat, afin d'atteindre le chef du parti libéral, d'insulter les hommes publics de la province de Québec.

La loi fut adoptée, mais la campagne commencée au Parlement se continua dans le pays, campagne de duplicité et de calomnies.

Dans la province de Québec, nous fûmes témoins d'une orgie de mensonges et d'appels aux préjugés. Mais toujours et partout, à Drummond-Arthabaska comme ailleurs, le projet actuel du Gouvernement fut dénoncé aussi violemment que la marine canadienne.

Mon honorable ami le député de l'Ilet (M. Paquet) disait à Montmagny, le 18 septembre 1910:

Ce serait un crime national que d'adopter une politique qui aurait pour effet de négliger le développement de notre pays et de contribuer à la construction d'une flotte qui irait combattre sur toutes les mers du monde.

Au Cap-Saint-Ignace, mon honorable ami le député de Montmagny, s'écriait:

S'il s'était trouvé vingt-cinq députés canadiens français opur voter contre la marine, ce projet n'aurait jamais été adopté. Et de même pour le projet de M. Borden. Et c'est ce qui arrivera à la prochaine session, si vous élisez vingt-cinq hommes indépendants, soucieux de vos intérêts.

Je pourrais aussi citer les protestations véhémentes, les déclarations enflammées de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, du secrétaire d'Etat et de presque tous les députés de la province de Québec qui siègent à votre droite. Je n'en fatiguerai pas la Chambre; il serait d'ailleurs trop cruel, après les émotions que ces messieurs ont traversées depuis quelque temps, de venir rappeler leurs programmes oubliés et leurs promesses reniées. Nous aurons d'autres occasions de le faire.

A la session de 1910-1911, après la mémorable campagne de Drummond-Arthabaska, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) proposa la motion suivante:

La Chambre regrette que le discours du trône ne donne aucune indication de l'intention du Gouvernement de consulter le peuple au sujet de la politique navale et de la question générale de la contribution du Canada à la défense de l'empire.

Monsieur l'Orateur, tout le parti conservateur, tel que représenté en cette Chambre, vota pour cet amendement. Je ne rappellerai pas les incidents de la lutte électorale de 1911. La campagne de duplicité et de calomnies se continua plus violente que jamais. Les forces les plus contradictoires, les impérialistes outrés et les autonomistes intransigeants, les extrémistes de toutes les nuances se donnèrent la main pour renverser le parti libéral.

Vous savez, monsieur l'Orateur, avec quelle ingénieuse habileté, avec quelle science consommée furent préparées les élections qui ont donné au pays cette majorité d'hommes aux idées radicalement opposées, et dans les rangs de laquelle aucune union n'est possible sans la violation absolue de la part de plusieurs de leurs engagements et de leurs promesses sacrées.

Cette coalition hybride triompha, et le soir de l'élection, le "Devoir" du chef nationaliste Bourassa, et le "News", du chef impérialiste Willison échangeaient des félicitations et se donnaient une accolade publique en face du pays.

Puis vint le partage des dépouilles, et l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) entra en scène.

Je ne puis m'empêcher de rendre justice au premier ministre, et d'admettre qu'il fit un excellent choix.

Il avait besoin d'un homme intelligent, assez intelligent pour pouvoir modifier ses opinions par l'étude des questions publiques, et le talent de l'honorable ministre, aussi bien que ses revirements politiques, le qualifiaient à un degré éminent pour ce poste qui lui fut assigné. L'honorable ministre des Postes me rappelle beaucoup ce vieux soldat, personnage de je ne sais

plus quel roman, qui mettait son fusil sur l'épaule gauche, lorsqu'il était fatigué de l'épaule droite.

Toutefois, avant de changer son fusil d'épaule, l'honorable ministre a fait des déclarations publiques. Il en a fait à Lorette, à Montmagny et ailleurs, se proclamant toujours le disciple du député de Jacques-Cartier et promettant un plébiscite, et même mieux qu'un plébiscite.

Les électeurs de la province de Québec attendaient avec impatience l'ouverture de la première session du nouveau Parlement. Sur toutes les tribunes publiques, à la porte de toutes les églises, les honorables messieurs de la droite et leurs amis avaient pris le ciel à témoin qui si le gouvernement Laurier était renversé, la loi de la marine, cette loi maudite, disparaîtrait des statuts dès les premiers jours de la session.

C'est alors que la désillusion commença. Non seulement le Gouvernement ne demanda pas le rappel de la loi navale, mais pas un des députés élus à la suite de ces promesses et de ces engagements ne présenta un semblant de projet à cet effet.

Mon honorable ami, le député de Dorchester, donna cependant avis, le 7 février 1912, d'une résolution exprimant le vœu que la loi navale devrait être rappelée, mais l'honorable député savait, à cette date, comme tous les députés de cette Chambre, que sa résolution ne pourrait pas être discutée, la Chambre ayant alors adopté une motion que les mesures du Gouvernement auraient préséance sur les autres mesures jusqu'à la fin de la session.

Je ferai remarquer cependant, à raison du vote donné la semaine dernière par l'honorable député, que la principale raison alléguée dans cet avis de motion pour le rappel de la loi navale, était que cette loi établissait une ligne de conduite dont l'importance et les conséquences étaient très grandes, et que la marine projetée n'avait pas été discutée devant le peuple avant d'être adoptée.

De l'honorable député de Dorchester, comme de ses collègues, j'ai bien le droit de dire: "Comment en un plomb vil l'or pur s'est-il changé?"

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries déclara au cours de la session que des ministres iraient à Londres consulter l'amirauté afin de connaître les meilleurs moyens à adopter pour la contribution du Canada à la défense navale.

L'honorable député de Yamaska, qui est sans doute au courant des secrets ministériels, disait dans son discours le 13 février courant:

> Quatre de nos ministres traversèrent l'Atlantique dans ce but. Au moment de leur départ ils étaient en faveur d'une contribution; telles étaient encore leurs dispositions lorsqu'ils nous revinrent.

Cette opinion du député de Yamaska est d'ailleurs confirmée d'une manière indiscutable par ces mots qui apparaissent en toutes lettres dans le mémorandum de l'amirauté:

> Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait plus effective...

L'honorable ministre des Postes, comme ses collègues, était décidé d'aller offrir une contribution. Il réalisait bien cependant l'étrangeté de son rôle, et les journaux ministériels de la province de Québec annoncèrent que mon honorable ami ne faisait pas le voyage d'Europe pour aller conférer avec l'amirauté, mais pour aller rétablir sa santé compromise.

Pourquoi l'honorable député de Jacques-Cartier, le chef reconnu de l'aile nationaliste du cabinet, ne faisait-il pas partie de cette expédition diplomatique? Ne sommes-nous pas en droit de penser que le premier ministre, cette fois encore, faisait un excellent choix, et savait trouver en l'honorable ministre des Postes un associé plus complaisant?

La loi actuelle est le résultat de ce voyage.

Et je dis aujourd'hui au Gouvernement, je dis surtout à nos représentants de la province de Québec dans le cabinet, qu'avez-vous fait de vos promesses? Comme des négociants insolvables, vous avez fait faillite à tous vos engagements solennels.

Cette loi est un expédient. C'est une loi temporaire, n'ayant pour justification que d'être offerte par un gouvernement essentiellement temporaire.

Le prétexte d'urgence ne tient pas debout devant les déclarations de tous les chefs de la politique anglaise.

L'*emergency* du Gouvernement est une fable, qui est devenue la risée du pays, et nos honorables amis le comprennent si bien qu'ils rivalisent pour trouver un mot que le ridicule n'a pas encore tué ; les uns voient une crise, les autres un devoir d'honneur, et le ministre des Postes, toujours heureux, a rencontré la situation en l'appelant "besoin pressant".

Cette urgence de commande n'a été inventée que pour ouvrir une porte aux nationalistes, et leur donner un prétexte de fouler aux pieds leurs programmes électoraux.

Mais la porte n'est pas grande, et pour y passer il leur faut encore se courber!

Qui fait cette loi? Qui la soutient? Pourquoi est-elle faite?

Ecoutez ce que disait le ministre du Commerce (M. Foster) dans son discours du 18 décembre 1912, page 1453, hansard français:

> Mon très honorable ami a dit encore que cette résolution était un produit hybride né de la'lliance du jingoïsme tory et du nationa-

lisme. Ils ont vécu ensemble et voilà le résultat. Je suis embarrassé, c'est une énigme. Admettons que ce soit vrai, est-il bien important de savoir si le fruit savoureux qui a mûri sur l'arbre provient d'un sol ou d'un autre, est l'objet des soins d'un jardinier ou d'un autre ou des deux à la fois, pourvu que la pomme elle-même soit parfaite de qualité et de parfum?

Je vois la figure de mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur se dérider en pensant à cette belle pomme.

Mon très honorable ami ne ferait-il pas mieux de savourer la pomme que de chercher à analyser chimiquement ou autrement les sols sur lesquels elle a poussé? Mais il y a encore à résoudre une autre énigme. Il dit que c'est le résultat d'une alliance impie entre les tories et les nationalistes. Je vais reprendre son discours et qu'a-t-il dit? Aussitôt que cette résolution fut présentée, la discussion éclata dans les rangs du parti conservateur; il se forma deux groupes, l'un voulant une contribution seulement et pas de marine, l'autre ne voulant ni contribution ni marine; s'il fallait absolument choisir, un groupe était en faveur d'une marine canadienne, mais il repoussait avec horreur la contribution. Alors, voilà le résultat de l'alliance monstrueuse entre les nationalistes et les conservateurs. Si c'est vraiment le résultat, qui donc l'a emporté? Auquel de ses parents, l'enfant ressemble-t-il? Voici une mesure qui dit contribution; le nationaliste voue à la damnation la contribution, il n'en veut pas entendre parler. Alors évidemment son influence ne l'a pas emporté.

Comment donc le très honorable chef de l'opposition peut-il prétendre que c'est là le résultat et que le nationalisme a triomphé quand précisément la chose même que le nationaliste abhorre est incrustée dans le bill et que de la seule chose qu'il pourrait à la rigueur admettre—une marine canadienne—il n'y en a pas trace dans le bill? Je n'admets pas cette affirmation et je combats mon très honorable ami sur son propre terrain. Il dit qu'il n'est pas question de programme permanent mais seulement de contribution. S'il en est ainsi, quels que puissent être les auteurs, le nationaliste n'a pas remporté la victoire sur ce point.

Vous admettrez avec moi, monsieur l'Orateur, que les paroles du ministre du Commerce étaient cruelles; il aurait dû ménager davantage les susceptibilités de ses amis de Québec, et rendre son triomphe moins bruyant.

Et ce n'est que le commencement.

Tous les ministres ont déclaré que c'était le premier pas, et que le Gouvernement organiserait maintenant une politique navale permanente.

L'honorable ministre des Postes le dit lui-même. Voici ce qu'il dit, page 1172, hansard français:

La mesure dont la Chambre est saisie, de concert avec le discours du premier ministre, ne prévoit qu'une aide de nature provisoire, à titre de préliminaire.

Ailleurs à la page 1156, l'honorable ministre répondait comme suit à une question de l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.)

M. LAPOINTE (Kamouraska).

M. PUGSLEY: Et il ne sera pas établi de marine canadienne?

M. PELLETIER: Nous nous y préparons

Quelle meilleure autorité puis-je avoir à l'appui de mon argument?

Voici maintenant les paroles que M. Bonar Law, chef du parti unioniste anglais, prononçait, il y a quelque temps:

Si l'empire dans son entier doit jamais devenir en réalité, comme il l'est de nom, un empire uni, une nation unie, il n'y réussira que par l'établissement d'un véritable système fédéral au sein du Royaume-Uni, nos colonies contribuant à la défense de l'empire et participant à la gloire de gouverner l'empire, proportionnellement aux chiffres de leurs populations.

En face de cette déclaration, n'avons-nous pas raison de croire qu'il y a entente entre les torys d'Angleterre et les torys du Canada, et que la présente loi est un acheminement vers cette organisation politique impériale si chère au cœur de M. Bonar Law.

Le Gouvernement nous dit: Votre loi n'est qu'un prélude, c'est un premier pas, c'est une politique temporaire; nous vous proposons cette contribution en attendant que nous adoptions un programme permanent. Je dis que nous avons droit de demander au premier ministre et à ses collègues quel est le régime qu'ils entendent imposer au pays. Nous avons le droit de les requérir de cesser de s'envelopper de subterfuges diplomatiques qui ne sauraient nous abuser, et qui me paraissent un aveu de faiblesse et d'impuissance.

Cette contribution, que le Gouvernement ne veut pas appeler tribut, parce qu'il sait jusqu'à quel point ce mot blesserait les oreilles canadiennes, cette contribution engagerait les destinées du Canada dans une voie désastreuse. La thèse que le ministre des Postes a developpée au soutien de ce projet de loi n'est pas défendable dans un parlement canadien. Au point de vue constitutionnel, elle ne tient pas debout, et elle tient encore moins debout quand on l'examine au point de vue des intérêts du pays et du respect dû aux principes qui sont la base du gouvernement responsable.

Il a fallu des années de persévérance, de luttes et de combats; il a fallu une collaboration constante et énergique du peuple et des hommes d'Etat pour bâtir notre Constitution et réaliser une patrie canadienne.

Lorsque le gouvernement responsable fut établi, le peuple canadien devint l'égal de celui de la Grande-Bretagne. Les torys de ce temps-là crièrent avec rage que l'introduction au Canada des libertés populaires conduirait à la rupture des liens qui unissent le pays à l'empire. Les torys d'aujourd'hui prétendent que l'établissement d'une marine canadienne aboutirait au même résultat. Les clameurs d'aujourd'hui ne sont

pas plus justifiables que les cris des ultra-loyalistes d'il y a soixante ans.

Puis la Confédération fut formée, et l'un des plus grands arguments qui fût invoqué en faveur du nouveau régime fut, qu'il permettait l'organisation de la défense du pays sur mer et sur terre.

Lors du débat mémorable sur la confédération, dans le parlement uni, en 1865, sir John A. Macdonald s'écriait:

Si nous avions à combattre sur les lacs contre des forces ennemies, nous aurions les rudes marins des provinces Maritimes qui viendraient à notre secours et recruteraient les équipages de nos navires.

Le 23 novembre 1864, un autre des auteurs de la Confédération, l'honorable A. T. Galt, disait à Sherbrooke:

Au moyent d'une union avec les provinces Maritimes, nous serions en mesure d'attaquer l'ennemi sur les mers, et, comme la glorieuse mère patrie, de porter notre drapeau triomphant sur les eaux du vaste océan.

Plus tard, en 1871, lors de l'admission de la Colombie-Anglaise dans la Confédération, sir George-Etienne Cartier, le 28 mars 1871, prononçait les paroles suivantes:

J'ai toujours prétendu qu'une nation pour être grande doit avoir une puissance maritime. Voyez la Prusse et la Russie; leur force est très considérable, mais peut-on les comparer à la puissance maritime l'Angleterre?

Je défie les adeptes de la politique d'avilissement que l'on nous propose, de me citer une phrase, une ligne, un mot dans tous les débats, discours et conférences qui ont précédé et suivi la confédération, démontrant qu'il soit venu un instant à l'idée des grands hommes qui en ont été les créateurs, que ce grand pays qu'ils ont formé dût être appelé un jour à payer un tribut ou contribution à la défense de l'empire.

M. BOULAY: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. LAPOINTE: Si cela fait grand plaisir à notre honorable collègue, je le lui permettrai.

M. BOULAY: L'honorable député sait, sans doute, que sir Georges-Etienne Cartier a été battu à Montréal sur cette question.

Mr. LAPOINTE: Sir Georges-Etienne Cartier n'a certainement pas été battu pour avoir fait entrer la Colombie-Anglaise dans la Confédération. C'est encore une erreur de mon honorable ami de Rimouski.

Certes, point n'était besoin d'unir les diverses provinces, si le système ultérieur de défense nationale devait consister dans le paiement d'une somme d'argent au trésor impérial.

Consultez le rapport en date du 12 juillet 1865, fait à Son Excellence le vicomte Monck, gouverneur général du Canada, par les délégués canadiens, les honorables J. A. Macdonald, Georges-Etienne Cartier, George Brown et A. T. Galt, et vous verrez quels étaient les sentiments qui animaient les fondateurs de la nation canadienne relativement à cette question de défense.

Immédiatement après la confédération, en exécution du programme qui y avait été formulé, les troupes anglaises furent retirées du Canada, et notre milice fut organisée. C'était une nouvelle affirmation du principe du gouvernement responsable et autonome.

Un autre progrès dans cette direction fut accompli, il y a dix ans, lorsque les forces anglaises stationnées sur nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique furent retirées, et que nous entreprîmes la défense des forts de Halifax et d'Esquimalt.

La création d'une marine canadienne est le couronnement naturel de cette œuvre.

C'est la mise à exécution de cette disposition de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui décrète que le Parlement canadien devra voir à la défense militaire et maritime du pays. C'est un mouvement essentiellement constitutionnel et autonome.

Toute contribution en argent ou en vaisseaux à la marine impériale serait au contraire une violation directe de notre Constitution. C'est un mouvement de recul dans l'œuvre de notre avancement national. C'est le retour aux anciennes idées de centralisation et de contrôle impérial que les adhérents du 'Family compact' ont essayé autrefois d'imposer au pays, et que nos ancêtres ont dû combattre jusque sur les champs de bataille.

C'est la mise en tutelle du Canada sous le contrôle de Downing-Street, et l'acheminement vers cet état rêvé par l'honorable député de Saint-Antoine, lorsqu'il disait dans un discours que le Canada est appelé à occuper dans l'empire une position identique à celle que chaque province occupe dans la Confédération canadienne.

Or, pour jouer un tel rôle, il faudrait que le Canada abandonne une grande partie de ses pouvoirs et renonce à plusieurs de ses privilèges, de même que les provinces canadiennes ont dû le faire pour entrer dans la Confédération.

Est-ce là, monsieur l'Orateur, respecter le passé du Canada? N'est-ce pas là vouloir briser les traditions qui nous ont été léguées et nous forcer à recommencer notre histoire?

Le Gouvernement comprend si bien les erreurs de son projet de loi, qu'il essaye de donner le change à l'opinion publique par des déclarations absolument équivoques et contradictoires.

La position prise par le premier ministre en lançant cette politique nouvelle, était que l'honneur et le devoir nous obligeaient de faire un don à l'Angleterre. C'était un cadeau offert à la mère patrie par les loyaux sujets du Canada.

Aujourd'hui, exécutant de nouveau une merveilleuse pirouette, il déclare que les bateaux construits avec notre argent continueront à être la propriété du Canada, tout en faisant partie de la flotte impériale et prenant part à toutes les guerres où cette flotte peut être entraînée.

Cette position nouvelle est encore à mon sens plus dangereuse que la première.

Quelque ridicule que soit l'idée de faire à la mère patrie un cadeau de 35 millions, je la préfère encore à celle de posséder une escadre faisant partie de la marine impériale. Cette escadre sera hors du contrôle du Parlement canadien, le Gouvernement de ce pays n'ayant sur elle aucune autorité, et elle obéira exclusivement aux directions de l'amirauté impériale. Son champ d'actions ne sera pas dans les eaux canadiennes, mais dans la mer du Nord.

Et remarquez-le bien, monsieur l'Orateur, les trois vaisseaux de guerre construits avec notre argent seront, le premier ministre l'a dit, les trois plus puissants cuirassés qu'il y ait dans le monde entier.

Et bien que continuant à être notre propriété, d'après la théorie nouvelle du Gouvernement, ils prendront part à toutes les batailles que la flotte anglaise pourra livrer dans n'importe quelle partie du globe, quelle que soit la nature du conflit, et sans que le peuple canadien ait eu un mot à dire dans la solution des problèmes qui ont été la cause de cette guerre.

Nous nous trouverons, par ce fait, à participer dans toutes les guerres de l'Angleterre, justes ou injustes, même dans les guerres civiles qui pourraient temporairement ravager le Royaume-Uni. Et quoi, monsieur l'Orateur, n'avons-nous pas, il y a quelque temps, entendu une faction du parti tory anglais prêcher la révolte et la rébellion et inciter une partie de l'Irlande à prendre les armes le jour où le Home Rule deviendra loi?

Et ce qui est plus grave, nous adhérons d'avance à la politique étrangère de l'Angleterre, sans avoir eu un mot à dire dans la formation et l'exécution de cette politique.

Quelle vaste différence avec l'attitude du très honorable chef de l'opposition, lorsqu'il disait, à la conférence impériale de 1911 et ce, remarquez-le bien, après l'entrée en vigueur de la loi du service naval.

"Nous avons pris au Canada la position, que nous ne croyons pas être obligés de prendre part à toutes les guerres".

Afin d'apaiser le mouvement unanime de protestation que sa politique fait naître, le Gouvernement annonce à grands sons de trompe, que nous allons commencer à avoir une voix dans les conseils de l'empire, et que nous pourrons avoir un représentant canadien dans le comité de la défense impériale.

M. LAPOINTE (Kamouraska).

C'est avec de grandes acclamations que nos amis de l'autre côté de la Chambre ont accueilli cette importante nouvelle. Et l'honorable ministre des Postes, à Saint-Sauveur de Québec, devant une assemblée d'environ cent personnes accourues pour entendre discourir ce successeur de Cartier, disait avec enthousiasme que nous commencions à gravir les degrés qui conduisent au temple où se décident la paix et la guerre.

Voyons ce qui en est. Le 17 janvier, le premier ministre déposait sur le bureau de la Chambre un document d'une extrême importance qui, je crois, n'a pas reçu au cours de ce débat toute la considération qu'il aurait dû avoir. Ce document venant après les déclarations faites en cette Chambre par le premier ministre et par ses collègues, constitue une mise au point polie, mais d'une énergie fort significative.

Voici ce document en son entier:

Canada—Confidentielle.

Downing Street,
11 décembre 1912.

Monsieur,—J'ai l'honneur de communiquer à Votre Altesse Royale, pour l'information de vos ministres, les copies de dépêches qui ont été adressées aux gouverneurs généraux de la Confédération de l'Australie et de l'Union du Sud-Africain et aux gouverneurs de la Nouvelle-Zélande et de Terre-Nouve, relativement à la représentation des colonies autonomes dans le comité de la défense impériale.

Comme cette dépêche est destinée à être publiée prochainement, je vous en ai télégraphié le texte à la date du 10 courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
de Votre Altesse Royale,
le très humble et très obéissant serviteur,
(Signé) L. HARCOURT.

Gouverneur général,
Son Altesse Royale
le duc de Connaught et Strathearn,
K.C., etc., etc., etc.
Confédération de l'Australie
Union du Sud-Africain,
Nouvelle-Zélande,
Terre-Neuve.

Confidentielle.

Downing Street,
11 décembre 1911.

Mylord:

Monsieur,—Je vous envoie par la poste, pour l'information confidentielle de vos ministres, un résumé du procès-verbal de la séance du comité de la défense impériale, du 30 mai 1911 (durant la conférence impériale) et du 1er août 1912 (durant la visite des ministres canadiens à Londres). Ce résumé a trait seulement à la question de la représentation des colonies au comité de la défense impériale. Vos ministres qui assistaient à la première de ces séances se souviendront que la question a été soulevée par une résolution de sir Joseph Ward inscrite au programme de la conférence impériale, demandant que les hauts-commissionnaires des colonies soient convoqués au comité de la défense impériale quand on devrait y examiner

des questions navales et militaires intéressant les possessions d'outre-mer. L'expression unanime de tous ceux qui assistaient à la séance du 30 mai 1911, a été que la représentation des colonies ne devrait pas être exercée par les hauts-commissaires, mais par des ministres qui seraient responsables à leurs propres collègues et au Parlement et, en même temps, il a été décidé qu'un comité de défense, serait établi dans chaque colonie et se tiendrait en rapports constants avec le comité de la défense impériale à Londres. Les résolutions présentées finalement par le gouvernement de Sa Majesté et acceptées à l'unanimité par les membres de la conférence impériale au comité de la défense impériale, ont été adoptées dans les termes suivants:

1) Que un ou plusieurs représentants nommés par les gouvernements respectifs des colonies, seraient invités à assister aux séances du comité de la défense impériale quand des questions de défense navale ou militaire, intéressant les colonies d'outre-mer, seraient prise en considération.

2) La proposition qu'un comité de défense serait établi dans chaque colonie, est acceptée en principe. La composition de ces comités de défense est une question que chaque colonie résoudra.

Le Gouvernement canadien ayant changé à l'automne de 1911, il a été nécessaire, quand M. Borden et ses collègues ont visité l'Angleterre cet été, de leur soumettre ces propositions, car ils n'étaient naturellement pas au courant des démarches précédentes. M. Borden a accepté provisoirement les résolutions telles qu'elles avaient été adoptées, sauf à les soumettre à l'examen de ses collègues au Canada et il a déclaré qu'il ne voyait pas de difficulté à ce qu'un de ses ministres, soit avec ou sans portefeuille, passe quelques mois chaque année à Londres pour se conformer à cette intention. M. Asquith et moi-même, avons eu par la suite avec lui plusieurs entretiens particuliers, au cours desquels il a exprimé le désir que les ministres canadiens et des autres colonies qui pourraient se trouver à Londres, comme membres du comité de la défense impériale, puisse recevoir confidentiellement communication du programme et des travaux du gouvernement impérial relativement aux affaires étrangères et autres. Nous lui avons fait remarquer que le comité de la défense impériale est simplement un corps consultatif il n'est pas et ne peut devenir dans aucune circonstance un corps qui décide de la politique, ce qui est et doit rester la prérogative seule du cabinet soumis à l'appui de la Chambre des communes. Mais, en même temps, nous l'avons assuré que tous les ministres des colonies qui résideraient ici, auraient en tout temps libre et complet accès auprès du premier ministre, du secrétaire d'Etat des affaires étrangères et du secrétaire des colonies pour obtenir des renseignements sur toutes les questions de politique impériale. Dans un discours que j'ai prononcé en public il y a quelque temps, je me suis servi des expressions suivantes:

Il existe, de la part du ministre canadien, et du peuple, un désir naturel et louable d'obtenir une plus grande mesure de consultation et de coopération avec nous à l'avenir, qu'ils n'en ont eu dans le passé. Ce n'est pas dans l'intention, et la nécessité ne s'en fait pas sentir, de poser ces problèmes difficiles de fédération impériale, qui en voulant imposer des questions de taxes et de représentations, ont fait que cette politique est insoluble d'ici encore un grand nombre d'années. Mais, parlant en mon nom personnel, je ne vois aucun obstacle et certainement aucune objection à ce que les gouvernements de toutes les colonies obtiennent immédiatement une plus grande part dans la direction exécutive des questions de défense et dans la consultation personnelle et la coopération avec chacun des ministres anglais dont le devoir est ici de diriger cette politique. J'accepterai avec plaisir une représentation plus continue des ministres des colonies, s'ils le désirent, dans le comité de défense impériale; nous serions tous heureux si un membre ou des membres de ces cabinets pouvaient résider toute l'année à Londres. Une porte amie leur est toujours ouverte et nous n'avons pas besoin des formalités d'une conférence impériale pour la continuité de la confiance impériale.

Ce qui précède représente exactement les vues et les intentions du gouvernement de Sa Majesté.

D'après le texte du discours public prononcé par M. Borden, en présentant le bill naval du Canada, il semble qu'il accepte les propositions que nous avans faites. La même offre est naturellement faite à toutes les autres colonies autonomes si elles veulent et quand elles désireront l'accepter, mais la proposition ne comporte pas nécessairement une stricte uniformité et elle peut varier pour chacune ou pour une des colonies pour se conformer à leurs désirs ou aux circonstances spéciales de leur cas. Je serais heureux de savoir, quand il leur plaira, si vos ministres désirent adopter quelque méthode de rapports plus continus dans les affaires militaires et navales avec le comité de défense impériale du Royaume-Uni.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé): L. HARCOURT.

Le fonctionaire administrant,
le gouvernement de.....

Ce document établit péremptoirement trois choses.

En premier lieu, il démontre que lors de leur excursion historique de l'été dernier, les ministes canadiens n'ont obtenu aucun privilège, aucun droit, aucunes prérogatives qui n'avaient déjà été accordées lors de la conférence impériale de 1911, dont sir Wilfrid Laurier était la figure dominante.

Ce principe de représentation dans le comité de défense impériale a été offert alors aux diverses colonies autonomes, et c'est absolument la même proposition qui a été faite au premier ministre actuel, lors de son voyage de 1912.

Ce document établit en second lieu que ce comité de défense impériale n'est qu'une commission d'experts, un corps consultatif, n'ayant absolument rien à faire ni rien à dire dans les questions de politique étrangère et les relations internationales de l'empire.

Le gouvernement anglais déclare en troisième lieu que ce projet d'une fédération impériale parlementaire est un problème insoluble, d'où il résulte que la contribution de 35 millions qu'on nous demande

doit être considérée comme un véritable tribut, essentiellement contraire au principe de "no taxation without representation".

Je suggère à l'honorable ministre des Postes d'envoyer une copie de cette correspondance aux cent fidèles conservateurs de Saint-Sauveur qui sont allés l'applaudir lors de sa mémorable assemblée. Ils se convaincront peut-être que si l'honorable ministre s'apprête à monter les degrés qui conduisent au temple, ce n'est pas pour y délibérer, mais seulement pour y porter 35 millions de l'argent du peuple canadien, geste qui, d'ailleurs. doit lui être souverainement désagréable.

Je dis de plus que cet argent qui pourrait être si utile dans notre pays pour améliorer les voies de transport, développer nos industries, donner de l'expansion à notre commerce et améliorer le sort de nos agriculteurs, ne sera d'aucun secours à la mère patrie. Elle n'en a pas besoin. Notre dette, par tête, y compris celle des provinces, s'élève à la somme de $81.00, tandis que la dette totale des Iles-Britanniques ne représente que $72.25 par tête de la population. Pendant les sept dernières années, la Grande-Bretagne a diminué sa dette de $370,000,000. L'an dernier, son surplus a été de $30,000,000.

Loin de crouler sous le fardeau des dépenses que l'augmentation de sa flotte lui impose, l'Angleterre est plus riche aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a dix ans, et sa position financière, sous l'influence d'une politique économique progressive, s'améliore d'une année à l'autre.

Mais, on nous dit que cette loi aura un grand effet moral. Je vous demande, monsieur l'Orateur, quel pourra bien être cet effet, surtout lorsque la politique néfaste du Gouvernement nous force de donner aux citoyens de l'empire et à ceux qui pourraient en devenir les adversaires, le spectacle de partis aux prises et d'une opinion publique essentiellement divisée.

Pour ma part, je ne puis donner mon adhésion à l'envoi d'une somme de 35 millions à la Grande-Bretagne, qui n'en a pas besoin et ne nous le demande pas.

M. SEVIGNY: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question, maintenant?

M. LAPOINTE: Cette fois, je ne le refuse pas.

M. SEVIGNY: Mon honorable ami est bien aimable. Sait-il que dans l'amendement qui a été présenté par le très honorable chef de l'opposition, il est dit que la politique du parti libéral est de dépenser 35 millions pour augmenter les forces navales de l'empire.

M. LAPOINTE: Je dirai à mon honorable ami que l'amendement proposé par le chef de l'opposition avait pour but de créer une marine canadienne, construite au pays et continuant à être la propriété du gouvernement canadien. D'ailleurs, mon honorable ami me permettra de lui dire que sa question ne se rapporte guère aux remarques que je fais en ce moment. Je suis à dire que l'Angleterre n'a pas besoin d'un cadeau du Canada, que sa dette diminue d'une année à l'autre, que ses surplus sont considérables et qu'elle n'a pas besoin de l'argent du pays.

Cette somme est égale à sept fois le chiffre de l'évaluation des biens imposables du comté que j'ai l'honneur de représenter. On nous propose une dépense de $5.00 par tête de la population de ce pays, et les électeurs du comté de Kamouraska, dont je suis ici le mandataire, sont unanimément opposés à cette absurde générosité.

Je crois avoir démontré, en outre, que ce projet de loi nous demande le sacrifice d'une liberté et d'un droit précieux et est une violation flagrante de notre loi constitutionelle.

Un changement aussi substantiel dans notre situation politique ne saurait être fait sans l'assentiment du peuple canadien, et c'est pourquoi nous demandons qu'il soit consulté.

L'établissement d'une marine canadienne est prévu par l'acte de l'Amérique britannique du Nord; c'est la continuation de la politique traditionnelle du Canada, telle que l'a formulée Macdonald, Cartier et les autres pères de la Confédération; tandis que le paiement de ce tribut est opposé aux principes primordiaux du gouvernement responsable.

Le Gouvernement nous dit: Cette contribution de 35 millions n'est qu une politique temporaire, n'ayant pas besoin d'être soumise au peuple; nous lui soumettrons notre politique permanente que nous sommes actuellement à élaborer.

Monsieur l'Orateur, si les vaisseaux construits avec notre argent doivent continuer à être la propriété du Canada, tout en faisant partie de la flotte anglaise, la politique qui nous est soumise ne revêt-elle pas, de ce fait, un caractère de permanence; les obligations que cet état de choses imposera au peuple canadien ne seront-elles pas d'une nature essentiellement permanente?

Si une dépense de 35 millions de dollars pour des fins navales est considérée, par le Gouvernement, une simple bagatelle, n'ayant pas besoin de l'approbation préalable du peuple, je me demande quel pourra être le montant fabuleux demandé par ces honorables messieurs, lorsqu'ils formuleront la politique permanente qu'ils nous annoncent, pour qu'ils se considèrent alors obligés de soumettre d'abord leur projet à au contribuable canadien.

N'avons-nous pas raison de sommer le Gouvernement de sortir de ses retranchements diplomatiques, et de dire au pays, avant de lui faire payer ces 35 millions, ce que sera et ce que coûtera la politique permanente qu'il entend lui imposer ensuite.

Je ne dirai qu'un mot du sous-amendement de mon honorable ami de Joliette (M. Guilbault). Quelle est la raison d'être de cette proposition? Il ne peut y en avoir qu'une, c'est la crainte de la déroute qu'une élection nouvelle infligerait au Gouvernement et au groupe dont fait partie l'honorable député.

L'amendement de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) propose que nous procédions de suite à un remaniement de la carte électorale de façon à donner à chaque province une juste représentation, et que le peuple soit ensuite consulté avant que cette loi soit votée.

L'honorable député de Joliette, en y ajoutant ces mots: "par voie de plébiscite", ne fait que limiter et amoindrir la portée de cet amendement.

De ce côté-ci de la Chambre, nous disons, par notre amendement, nous ne voulons pas que votre proposition soit adoptée avant que le peuple ait été consulté. L'honorable député de Joliette intervient et dit: Nous, les derniers vestiges de la grande armée nationaliste, nous disons au Gouvernement: " Nous aussi, nous voulons que le peuple soit consulté; mais, de grâce, ne faites pas d'élections générales, c'est trop dangereux, ayez pitié de nous, n'accordez pas autre chose qu'un plébiscite.

C'est la peur de l'électeur qui anime les auteurs de ce sous-amendement. C'est aussi la peur de déplaire au Gouvernement dont ils continuent à être les partisans fidèles. Sur cette question, comme sur celle des écoles du Keewatin, ils n'ont pas le courage de voter une fois pour une proposition émanant d'un député libéral.

Je dirai à l'honorable député et à ses amis: Vous pouvez continuer votre jeu; le peuple ne s'y laissera pas prendre. Sept d'entre eux ont donné un vote timide contre la résolution du premier ministre, en balbutiant que c'était avec regret et parce qu'ils ne possédaient pas toutes les informations qui sont en la possession des ministres, et qui les excusent de présenter la loi qui nous est soumise.

Tous ont voté contre l'appel au peuple proposé par mon honorable ami, le député de Maisonneuve (M. Verville), sous le prétexte fallacieux et absolument erronné que cette proposition ne s'appliquerait pas aux deux projets soumis par les chefs respectifs des deux côtés de cette Chambre.

Ces honorables députés sont-ils opposés à la loi de contribution du Gouvernement? Qu'ont-ils dit, qu'ont-ils fait, en quoi nous ont-ils aidés à en empêcher l'adoption? L'honorable député de Joliette nous a blâmés de faire des longs discours contre ce projet, et lui-même, dans un discours de quinze minutes, en a consacré douze à complimenter le Gouvernement, à ressusciter de vieux arguments contre la réciprocité, qui n'a rien à faire dans ce débat, et fulminer contre le parti libéral.

Est-ce là faire de l'opposition à un projet de loi? Est-ce là vouloir en empêcher l'adoption par tous les moyens prévus par la Constitution et les règles de cette Chambre? Est-ce là cette lutte à mort que les candidats nationalistes, aux dernières élections, s'engageaient à livrer? Ces messieurs ont déclaré sur toutes les tribunes de notre province qu'ils verseraient jusqu'à la dernière goutte de leur sang, avant de permettre le sacrifice des droits sacrés du peuple. Aux honorables députés de Yamaska (M. Mondou), de Maskinongé (M. Bellemare) et de Berthier (M. Barrette), je demande aujourd'hui: Quand tiendrez-vous cette promesse? A quand cette immolation glorieuse sur l'autel de la patrie?

Non, ces messieurs qui continuent à chanter les louanges du Gouvernement, et à faire destituer les employés libéraux de leur comté, n'ont pas besoin d'espérer qu'ils donneront le change à l'opinion publique.

Pendant ce temps, les journaux qui nous combattent, continuent leur double jeu. Le "News" de Toronto, et l'"Evénement" de Québec, disent à leurs crédules électeurs qu'une alliance a été faite entre le parti libéral et les nationalistes. Dans son numéro de samedi le 15 février courant, "l'Evénement", sous le titre de: "Une alliance probable", annonçait la conspiration Laurier-Bourassa-Macdonald.

De son côté, le "Devoir" continue à dénoncer ce qu'il appelle la conspiration Laurier-Borden, et son rédacteur en chef, s'appliquait, encore hier, dans un article intitulé: "D'accord" à faire voir l'existence de cette monstrueuse union.

Monsieur l'Orateur, ces deux groupes peuvent se rassurer et mettre fin à leurs craintes et à leur anxiété. Si leur alliance est dissoute, si leur divorce est définitif, le parti libéral n'entend pas contracter d'union avec l'un ou l'autre des conjoints infidèles.

Devant tous ces extrémistes et ces intransigeants qui s'entre-dévorent aujourd'hui le parti libéral est debout, uni, relevé, et plus sûr que jamais de l'appui du pays et de la confiance populaire.

Ce que nous voulons, c'est que tous nos adversaires de 1911, les auteurs de la seule conspiration qui ait existé sur cette grande question, continuent comme ils le font, à rester derrière le Gouvernement, afin que le jour où le Canada se débarrassera de la présente administration, ils soient tous ensemble sous sa main, liés par la même défaite et confondus dans la même réprobation populaire.

Monsieur l'Orateur, ce jour, ne saurait tarder, et les électeurs du pays le voient venir avec impatience. En attendant, nous allons lutter dans la mesure de nos forces pour le triomphe des idées populaires, et c'est pourquoi je voterai pour l'amendement de l'honorable député d'Assiniboïa.

M. E. PAQUET (l'Islet) (texte): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami et voisin, le député de Kamouraska (M. Lapointe), vient de faire un discours qui mérite assurément l'attention de toute la Chambre, et en particulier, la mienne. Aussi, dans les remarques que je me propose de faire, j'espère pouvoir répondre d'une façon satisfaisante à quelques-unes des observations.

Monsieur l'Orateur, à cette période avancée d'un débat mémorable, permettez-moi de faire quelques remarques seulement. En 1905, lors de la création et de l'organisation des provinces de l'Ouest, je n'ai pas hésité à me séparer de mon parti pour défendre les droits des minorités et protéger les droits de la langue française. En 1912, quand les chefs conservateurs complétaient l'œuvre des pères de la Confédération en ajoutant d'immenses territoires au Manitoba, à la province d'Ontario et à la province de Québec, je me suis séparé de mon parti pour réclamer l'émancipation de la minorité du Keewatin.

Aujourd'hui, comme en 1905 et en 1912, j'obéis à la stricte dictée de ma conscience en me séparant de quelques amis pour mieux combattre la politique navale du très honorable chef de l'opposition, sauvegarder les privilèges dont nous jouissons, grâce à notre Constitution, et pour mieux assurer l'égalité des droits entre les races; conscient que je sers mieux la cause de la justice et de la liberté envers les groupes français répandus dans les diverses provinces de la Confédération.

Je garde fidélité au premier ministre parce qu'il s'est prononcé en faveur de la consultation populaire sur une politique navale de principe permanent. Je garde fidélité à M. Borden parce qu'il s'engage à ne pas adopter une politique navale permanente sans consulter le peuple canadien Je dis, avec un politique: "Nous garderons cette fidélité tant que M. Borden, qui a déjà conquis le respect de tous les Canadiens, restera fidèle à son programme de respect pour l'électorat canadien."

Fidèles au poste où le peuple les a placés, les conservateurs canadiens français qui approuvent le projet du premier ministre, combattront sans se plaindre de leurs blessures, en soldats qui savent leur cause impérissable et la victoire assurée.

Durant la session de 1909, j'ai donné mon adhésion à la résolution du 29 mars parce que les chefs politiques les mieux renseignés du Parlement me garantissaient qu'il y avait urgence. Durant la session de

1913, mes chefs, bien au fait de la situation présente, par suite d'une enquête en Angleterre avec le concours des autorités impériales, m'assurent qu'il y a encore urgence, qu'il y a danger réel pour la suprématie de la flotte britannique.

Le 5 décembre 1912, le premier ministre disait: "Le fardeau est si onéreux que le jour est arrivé où la sécurité de l'empire sera en danger si les jeunes et puissantes colonies ne s'unissent pas à la mère patrie pour la paix et l'héritage de tous".

Le premier ministre, s'appuyant sur le mémoire du gouvernement britannique et sur des renseignements puisés à une source plus profonde et plus intime, dit au Canada: "Il existe un besoin, et un besoin pressant".

Le premier ministre du Canada sait quels sont les besoins, les obligations et les dangers de l'heure actuelle. Il nous a indiqué les devoirs du moment, et il compte sur notre fidélité à la tradition française.

Mon devoir est donc de donner mon appui le plus sincère à ceux qui prennent les moyens de faire face à la situation, tout en conservant intacte l'autonomie de notre pays. Si l'on me demandait de voter une politique permanente de contribution ou d'armements navals, je refuserais, car je considère que le Parlement canadien n'a pas le droit d'adopter une telle politique sans le soumettre à l'approbation du peuple.

Comme j'ai confiance dans l'esprit éclairé du peuple, comme je suis assuré de la grandeur et de la sagesse des aspirations de l'âme canadienne, j'ai la certitude que le peuple décidera que cette politique est exclusivement nationale.

Au cœur même de l'empire, ce chef-d'œuvre de politique terrestre, des hommes d'Etat, par leur parole et leur attitude, réclament le secours des nations sœurs.

En approuvant la proposition du premier ministre du Canada, je ne consens pas à jeter nos jeunes populations dans les guerres étrangères au Canada, mais j'accomplis une œuvre destinée à maintenir la paix. Pour accomplir ce noble travail, le premier ministre du Canada prête à la mère patrie les secours d'une colonie qui est aujourd'hui une nation.

On parle de tribut; on parle d'esclavage et d'asservissement. Ceux qui tiennent ce langage ne comprennent pas les droits aussi bien que les devoirs de notre jeune nation. Les représentants du peuple, fiers de leurs droits et de leurs libertés, ne subissent pas la domination de l'Angleterre, mais au contraire, ils acceptent une politique fière, libre et digne d'une nation.

Avant les jours du christianisme, les. . .

M. BELAND: Arrivez au déluge.

M. PAQUET: Arriver au déluge! Le déluge pour mon honorable ami de Beauce

est arrivé pour lui le 21 septembre 1911.

Avant les jours du christianisme, les Athéniens pratiquèrent le système de tribut. A l'apogée de leur puissance, un millier de cités étaient tributaires d'Athènes; elles étaient obligées, forcées de verser un tribut annuel de six cents talents. Les Romains exigeaient de lourds tributs des peuples conquis; et, comme l'a dit un historien: "Le peuple dominateur vivait du revenu des provinces, comme un propriétaire du produit de ses immeubles".

Il n'y a rien de semblable dans les conditions actuelles. C'est un peuple jouissant de ses libertés constitutionnelles et qui, dans l'exercice de ses nobles fonctions, utilise ses droits et ses libertés pour aider la mère patrie, non pas pour lui assurer la conquête de nouveaux royaumes, non pas pour voir le sang couler dans de nouvelles batailles, mais pour grandir la mère patrie, pour lui donner plus de force, pour maintenir partout la civilisation chrétienne et assurer la paix parmi tous les peuples.

La loi actuelle ne constitue pas un tribut; mais nous formons aujourd'hui avec la mère patrie une nouvelle alliance qui n'est pas conçue dans une pensée d'agression, mais qui est inspirée par le besoin de la paix, afin d'assurer le développement de la patrie canadienne. Avant 1870, les Français parlaient bien légèrement de la grandeur et de la puissance de l'Allemagne. Les Français jetaient des regards de mépris du côté de l'Allemagne; pendant qu'ils riaient, lentement mais sûrement, l'Allemagne se levait menaçante devant eux. Et à ceux qui rient aujourd'hui de la puissance allemande, nous pouvons leur rappeler la mutilation du territoire français.

En face de la nouvelle loi navale, adoptée en Allemagne, quand les quatre cinquièmes du développement entier des forces navales allemandes seront en état de porter leurs coups, au premier son du clairon, savez-vous ce que sera l'avenir? Savez-vous quelles complications inattendues, imprévues peuvent demain faire naître les problèmes les plus graves et les plus redoutables pour nous?

Lors des élections de 1911, je me suis opposé à la politique de M. Laurier, parce que je ne voulais pas qu'on enlève les bras nécessaires au développement de notre agriculture et de nos industries, pour envoyer nos Canadiens se battre sur des mers étrangères, quand nous n'avons pas le previlège de faire entendre notre voix dans les conseils de l'empire et sans le consulter.

Et si, à cette heure de danger, j'appuie le bill du très honorable premier ministre du Canada, c'est que justement cette mesure pourvoit à la défense de nos côtes, de notre territoire, et donne une aide efficace à l'Angleterre, sans que le peuple canadien soit appelé à aller se battre hors du territoire canadien.

La mère patrie consacre, cette année, deux cent quarante millions pour l'entretien de ses forces navales. En favorisant le programme libéral, en favorisant la construction de deux escadres montées par des marins canadiens, j'entraînerais mon pays dans des dépenses énormes.

Au moment où nous réalisons les plus belles espérances, au moment où nous recevons les nouvelles populations dont nous avons besoin pour développer les ressources de notre beau pays, nous ne pouvons pas adopter une politique ruineuse et irréalisable.

En parlant de la contribution, mon honorable ami de Rimouski s'est écrié: "Les millions que nous allons donner, nous les emprunterons, ces trente-cinq millions; où?

Si mon honorable ami avait lu le bill de la marine, il serait convaincu qu'il n'y a pas d'emprunt. En effet, lisons la clause deux:

> Sur et à même le fond du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Ainsi, d'après le bill, nous construisons trois navires qui seront la propriété du peuple canadien; et nous les mettons à la disposition de l'amirauté britannique pour défendre, pour protéger le Canada et l'empire.

Mais, même en supposant, que le Gouvernement du Canada devrait emprunter cette somme, et que cet emprunt se ferait sur le marché anglais, il ne faut pas oublier que cet argent ne sera aucunement fourni par le peuple anglais, non plus que par le gouvernement d'Angleterre.

Permettez-moi de citer les paroles suivantes: "Londres est le grand réceptacle ou affluent les richesses des cinq parties du monde, le capital allant d'instinct vers les pays les plus puissants et les mieux protégés. C'est l'or allemand, juif, russe ou espagnol qu'on offre aux emprunteurs, sur le marché de la métropole; et cette puissance ambulante et sans patrie qu'est le grand capital, n'a rien à faire avec les taxes du peuple anglais et l'entretien de sa marine."

J'ai dit: même en supposant qu'il y ait emprunt. Mais cet emprunt ne peut exister, car la clause deux du bill dit explicitement: "sur et à même le fond du revenu consolidé du Canada". Donc, je considère que c'est vouloir tromper cette Chambre que de dire ou laisser entendre que nous allons donner trente-cinq millions à ceux-là mêmes de qui nous allons les emprunter.

Au moment où les classes agricoles et ouvrières demandent le désarmement graduel, n'est-il pas important de retarder l'heure

où le Canada devra établir une politique navale permanente.

A cette heure si importante de notre histoire nationale, quand le premier ministre s'écrie: "Nous avons un immense héritage." Quand l'honorable directeur général des Postes s'écrie: "Nous serons un jour le centre de l'empire."... nous devons réfléchir....

Avant de voter en faveur de la politique du parti libéral, avant de construire deux escadres qui pourront coûter cinquante ou soixante et quinze millions; avant d'arracher les bras de mes compatriotes à l'agriculture et aux industries, je veux développer les vastes domaines que nous possédons; je veux grandir notre commerce et nos industries; je veux développer nos ressources agricoles, forestières et minières. Mais, aussi, je veux consulter le peuple avant d'établir une politique définitive.

Pour obtenir ce résultat, pour assurer la prospérité de nos cultivateurs et de nos ouvriers, pour donner à toutes les classes sociales le privilège de grandir et de prospérer, je suis prêt, comme le premier ministre du Canada le désire, à prêter mon concours afin de fortifier le prestige de la mère patrie.

Des hommes de ma race, des journalistes, croyant leurs doctrines orthodoxes, paraissent posséder le monopole de l'amour de la patrie, et semblent incapables de se convaincre du patriotisme de leurs adversaires. Dans leur opinion, les chefs politiques ne sont que des corrupteurs. Je n'ai pas la mission de défendre les hommes qui dirigent les destinées du parti libéral et du parti conservateur; mais je répudie avec la plus vive énergie toutes ces calomnies lancées contre les représentants du peuple qui exercent en toute conscience leur mandat. Cependant il se trouve des journalistes, des hommes de ma race, qui se croient les seuls dépositaires des pures doctrines civiques et patriotiques, qui nous accusent de trahison parce que nous suivons les dictées de notre conscience. Je nie à ces journalistes, qu'ils s'appellent Bourassa, Lavergne ou Héroux, de nous traiter de renégats.

En approuvant la politique de M. Borden, je reste attaché aux traditions léguées par nos ancêtres. Comme l'a si bien dit l'honorable ministre des Postes: "Aux premiers jours de la domination anglaise, quand la mère patrie traversait des jours de danger, les Français et les Anglais s'entendaient pour organiser une souscription afin de réunir une somme d'argent qui serait envoyée à la mère patrie, comme leur humble contribution pour l'aider dans ses guerres". A ceux qui parlent d'intimidation, de corruption et de trahison, je rappelle la noble conduite des chefs de mon Eglise qui n'ont pas hésité à s'imposer de grands sacrifices pour assurer le prestige de l'Angleterre aux heures de danger, et j'aime mieux suivre

les chefs de mon Eglise que de suivre l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) qui a trahi en 1896...

M. GAUVREAU: Je soulève une question de règlement.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT (M. Blondin): Je crois que l'honorable député se sert de termes qui ne sont pas parlementaires; le mot trahison n'est pas parlementaire.

M. GAUVREAU: Je demande que le député de l'Islet retire ce mot-là. Au fait, je lui pardonne, et vous savez pourquoi, monsieur l'Orateur. Pleurez sur vous, O filles de Jérusalem. . .

M. PAQUET: Je ne puis dire qu'une chose, c'est que je pardonnerai au député de Témiscouata quand il aura le courage de confesser devant cette Chambre toutes les faiblesses qu'il a exprimées depuis 1896.

Monsieur l'Orateur, je demande à l'honorable député de Témiscouata de dire tout haut ce qu'il pense tout bas, afin qu'il ne soit pas obligé d'aller rapporter dans des journaux ce qu'il devrait dire ici.

M. GAUVREAU: Je soulève une question de règlement...

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. GAUVREAU: Je représente le peuple ici comme vous autres, messieurs, et je soulève une question de règlement: l'honorable député n'a pas le droit de faire des insinuations personnelles contre moi. S'il a des accusations à porter, qu'il le fasse comme un homme.

M. PAQUET: Je désire nier que je fais des accusations.

L'ORATEUR SUPPLEANT (M. Blondin): Je comprends que l'honorable député désire dire qu'il nie la chose.

M. GAUVREAU: Et qu'il la retire. Au reste, je lui pardonne parce qu'il ne sait ce qu'il dit en ce moment.

M. PAQUET: Il faut avoir le courage de porter des accusations dans cette Chambre; et si le député de Témiscouata a des accusations à porter contre moi, qu'il le fasse, et pour le lui permettre, je vais reprendre mon siége.

M. GAUVREAU: Je crois que l'honorable député ferait aussi bien de continuer son discours, sans poser de question aux autres.

M. PAQUET: D'après ce que mon honorable ami vient de dire, je serais obligé de porter sur mes épaules un fardeau qu'il ne pourrait pas lui-même porter; mais je suis prêt à prendre la responsabilité de mes actes, et je continue mon discours.

Le peuple canadien est entré, par la force des circonstances, en 1760, dans une autre

famille politique. J'oublie les actes des bureaucrates anglais parce qu'ils n'exprimaient pas les idées et les aspirations des hommes d'Etat qui guidaient alors les destinées de la mère patrie. Depuis 1850, la libérale Angleterre, par sa sagesse et sa justice, a su conquérir nos cœurs, faits de noblesse et de fierté. A l'heure présente, pour le Canadien français, la suprême garantie de ses droits et privilèges, c'est la couronne britannique. Chaque fois qu'un de nos droits, qu'un de nos privilèges est lésé, si nous Canadiens-français nous ne croyons pas obtenir justice devant les tribunaux de notre pays, il nous reste encore la suprême ressource de nous adresser au plus haut tribunal de l'empire, le conseil privé, c'est-à-dire, la couronne; et chaque fois, la couronne britannique, protectrice de nos droits, nous a rendu justice, témoin le jugement rendu sur la question scolaire du Manitoba.

Le jour où le Canada sera indépendant, nous n'aurons plus, nous Canadies-français, le droit de cette protection suprême.

A la conférence impériale de 1911, sir Wilfrid Laurier, l'honorable L. P. Brodeur et sir F. Borden, tous trois représentants le Canada, convinrent avec les autorités impériales, que le Canada se chargerait de la défense navale d'une zone importante sur l'océan Atlantique et sur le Pacifique. Ce fait important nous était inconnu durant la campagne contre la politique navale de M. Laurier. Le premier ministre n'a pas le droit de renier les engagements pris dans la conférence impériale de 1911. Comme des hommes d'honneur, nous devons accepter la part du fardeau qui a été placé sur nos épaules par sir Wilfrid Laurier. Pour faire honneur à la parole de l'ancien premier ministre, nous répondons au besoin du moment en adoptant la politique la plus économique, et en laissant au peuple le privilège d'être consulté, s'il désire adopter une politique navale permanente.

En 1840, nous venions de sortir d'une crise terrible dans laquelle le sang avait coulé sur les champs de bataille. Notre Constitution avait été suspendue et l'on portait froidement un arrêt de mort contre notre nationalité. Nos libertés étaient méprisées, nos droits violés, et notre existence politique menacée d'une ruine totale. L'union des deux provinces, imposée au Bas-Canada, était un acte d'injustice et de despotisme. Notre province était privée du nombre légitime de ses représentants; l'usage de notre langue était proscrit dans la législature. Lafontaine condamnait une Constitution qui s'ataquait à nos droits, à notre langue et à tout ce qui constitue l'âme d'un peuple. Mais il voyait dans la nouvelle Constitution les garanties du gouvernement responsable, une des plus belles institutions de l'Angleterre. Grâce à la politique sage et prudente de Lafontaine, les Canadiens français s'acheminèrent rapidement vers le jour de la justice et du progrès. L'opposition canadienne française libérale, dirigée par l'aïeul de M. Bourassa, M. Papineau, prodigua à Lafontaine les mêmes insultes, les mêmes reproches qui sont aujourd'hui lancés à la tête du successeur de Lafontaine: l'honorable L. P. Pelletier. On l'accusait d'être traître à son pays; on criait bien haut qu'il sacrifiait les droits de ses concitoyens, quand il n'avait que l'ambition d'assurer à ses compatriotes la haute position que nous occupons aujourd'hui dans la Confédération. Nous devons remercier Lafontaine de n'avoir pas voulu isoler sa race afin d'assurer la conquête des droits les plus sacrés de notre nationalité.

En 1867, il s'agissait de fonder, dans l'Amérique du Nord, une nation puissante sous l'égide de la Grande-Bretagne. Un homme de ma race, redoutant la confédération, criait à Cartier: "Ne donnons pas au monde le triste spectacle d'un peuple qui renonce volontairement à sa nationalité".

Sir Georges-Etienne Cartier, le digne successeur de Lafontaine, leva sa noble tête en face de ses adversaires, et demanda à ses compatriotes d'avoir confiance dans les hommes qui dirigeaient les destinées du pays. Aussi, les Canadiens français lui confièrent leurs intérêts, leurs droits, leurs institutions, leur nationalité, leur langue et leur religion. Cartier les a rendus garantis, protégés et sauvegardés par la Constitution. Dans l'idée de Cartier, nous n'étions pas assez puissants pour nous isoler. Nous avions besoin d'amis et d'alliés. Aujourd'hui, comme en 1867, nous devons rechercher les conseils et l'aide d'hommes qui n'ont pas mon sang et qui ne parlent pas ma langue, mais qui s'associent avec nous pour accomplir sur la terre canadienne l'œuvre de progrès matériel et moral. Des hommes d'Etat, confiants dans la grandeur de l'intelligence du premier ministre du Canada, lui demandent aujourd'hui de nous aider afin d'assurer la protection des droits de la minorité et des droits de la langue française. Je ne choisirai pas ce moment-là pour abandonner un homme qui, marchant sur les traces de Baldwin et Macdonald, veut rendre complète justice à notre race.

Je suis heureux de donner mon vote en faveur du bill sur la contribution, parce gue je sais qu'en prenant cette attitude je travaille au maintien de l'union qui doit exister entre les diverses races qui habitent ce pays.

Quand une nouvelle contrée riche en ressources naturelles, abondantes et variées, grâce à son développement et à l'extension de son commerce prend, chaque jour, une place plus grande dans l'esprit des peuples civilisés, elle doit, forcément, orienter sa politique vers des idées plus larges et por-

ter la responsabilité de sa propre grandeur.

Dans cette Chambre, nouse devons tous être des frères d'armes; nous devons tous avoir le même amour de la patrie, le même culte du devoir, le même esprit de sacrifice.

Je ne croirais pas accomplir une action patriotique en demandant à mes compatriotes de ne pas approuver la politique prudente et sage du parti conservateur.

Le 7 février, mon ami de Victoria (N.-B.), disait: "Le parti conservateur n'a pas été un parti de progrès". C'est une injustice! Depuis 1854, la cause conservatrice a été intimement unie aux progrès constants du Canada. Le parti conservateur a élevé l'édifice de la Confédération et a assuré l'unité canadienne. Il a ouvert à la civilisation les terres de l'Ouest, si fertiles qu'on les dirait comme imprégnées des sueurs de nos pères et du sang de nos martyrs. Nous avons créé tout un mécanisme de transport pour aider au développement du pays. Le parti conservateur a construit notre grande voie nationale, Le Pacifique-Canadien. En 1879, il a fondé et façonné la Politique nationale, destinée à développer d'une façon merveilleuse notre agriculture, notre commerce et nos industries. Et, aujourd'hui, les canadiens de toutes les provinces, et d'une façon spéciale, les Canadiens-français, doivent seconder les efforts des hommes d'Etat qui ont entrepris de consolider l'édifice imposant dont les pères de la Confédération ont jeté les bases en 1867.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Quelques plaintes se sont élevées de ce côté-ci de la Chambre, au cours du présent débat, sur le mutisme de nos amis de la droite. Après le spectacle de ce soir et d'hier soir, je crois que l'on admettra la justesse du raisonnement de l'honorable chef du Gouvernement lorsqu'il a décidé que le silence était préférable aux discours.

Il est évident que la cause du parti se défendait mieux lorsqu'on ne disait rien qu'on ne l'a défendu par les discours de ce soir et d'hier soir. Il y a cependant une excuse évidente pour le discours de ce soir, laquelle excuse, nous devons l'avouer n'existait pas hier soir. Nous sommes ici, monsieur l'Orateur, pour discuter l'amendement proposé par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) au sujet de la deuxième lecture du bill naval, amendement qui réclame la répartition des sièges électoraux et une nouvelle élection avant que l'on décide le sort de cette loi. Il serait inutile de dissimuler le fait que c'est là une proposition très sérieuse. Une enquête à l'effet qu'une proposition soit renvoyée à une nouvelle législature ne peut être justifiée que si la proposition est d'importance majeure, et s'il existe d'autres conditions qui rendent ce retard nécessaire.

Je veux m'occuper particulièrement ce soir de la demande de remaniement électoral avant une élection, plutôt que des mérites du bill. Tout de même, il est nécessaire, afin de justifier un retard aussi important, de dire un mot ou deux des principes de la mesure soumise à la Chambre, et des raisons que nous avons de nous y opposer aussi énergiquement. Je dois d'abord attirer l'attention sur l'attitude du Gouvernement au sujet de cette question. Le Gouvernement est arrivé au pouvoir en octobre, le 10 octobre 1911, je crois, et sans différer le moins du monde, il a pris la contre-partie du programme naval du cabinet précédent.

Il n'a pas hésité à résilier les contrats qui n'attendaient que les signatures pour la construction d'une flotte canadienne. Il n'a pas hésité à déclarer, avant et après la réunion du Parlement, qu'il avait l'intention de prendre la contre-partie du programme qui avait été adopté par la Chambre précédente et sous le Gouvernement précédent. Il y a quatorze mois qu'il a pris les rênes du pouvoir, et li est allé devant le pays depuis l'ouverture de la présente législature, le 21 novûembre, et il a déclaré que jusqu'à cette date il lui avait été impossible d'adopter un programme permanent pour la défense navale du Canada ou pour la coopération du Canada à la défense navale de l'empire.

La hâte avec laquelle il a annulé le programme de ses prédécesseurs, peut justement être comparée au retard qu'il a apporté à énoncer son propre programme. Il est venu demander au Parlement de voter $35,000,000 devant être dépensés en Angleterre pour des navires qui seront en théorie et en pratique la propriété de la Grande-Bretagne, et il justifie cette proposition très remarquable en prétendant qu'il y a urgence, vu la situation de l'empire britannique. Je n'ai pas besoin de répéter, monsieur l'Orateur, qu'au cours du présent débat il a été démontré à maintes reprises, et l'on a déclaré et réitéré, et il n'y a pas de preuve à l'encontre, qu'il n'existe pas de raison pour une mesure aussi remarquable de la part du Gouvernement canadien. C'est-à-dire qu'il n'y a rien qui puisse excuser le Gouvernement de ne pas déclarer durant la présente session ce qu'il se propose de faire pour la défense navale permanente du Canada, et pour la coopération du Canada à la défense navale de l'empire.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de démontrer, si je le puis, la différence importante qui existe entre le programme que ces honorables ministres se sont empressés de renverser à la première occasion et la proposition qu'ils ont soumise à la Chambre. Prenant la lettre, dans chaque cas, et prenant les arguments à l'appui de chaque proposition, le point essentiel est que le programme naval du Gouvernement précédent était un programme qui impliquait essentiellement le service personnel, et le programme essentiel de la proposition

du Gouvernement actuel, maintenant soumis à la Chambre, est que cela n'entraînera pas le service personnel. Cela me paraît être le comble de l'absurde que cette proposition qui est, par-dessus tout une négation de fidélité à l'empire soit soumise au pays comme étant spécialement le seul et l'unique programme de fidélité à l'empire et étant présenté par les seuls hommes qui aient le droit de se prétendre fidèles à l'empire. Je vous le demande, à quoi peut servir pour une cause ou un intérêt quelconques la loyauté qui n'implique pas le service personnel et le sacrifice personnel? Je vous demande dans quelle position se trouve aujourd'hui l'empire britannique comme résultat de la proposition que le Gouvernement actuel a soumise à la Chambre et au pays? Il se trouve aujourd'hui dans cette position que sa possession la plus forte, la plus grande, la plus ancienne et la plus riche n'a pas un homme qui donnera ses services personnels pour la défense de l'empire.

C'est là la déclaration du Gouvernement, c'est la déclaration du premier ministre, de ses collègues, de ses partisans et de ses journaux dans tout le pays. Je vous le demande: Est-ce là la manière de maintenir le prestige de la Grande-Bretagne sur mer et sur terre? Puis-je suggérer, monsieur l'Orateur, qu'une pareille proposition n'est pas moins injurieuse pour l'empire qu'insultante pour le Canada et les Canadiens? Je rappellerai l'assertion si bruyamment vociférée hier soir et si fréquemment réitérée depuis le commencement du présent débat que le danger pour l'empire se trouve dans la mer du Nord, c'est dans la mer du Nord que nous avons jusqu'à présent espéré voir le prestige de l'empire maintenu, et l'on n'a produit devant la Chambre au cours du débat actuel aucune preuve de nature à nous faire croire que l'honneur, le prestige et la puissance de la Grande-Bretagne dans la mer du Nord ne sont pas aujourd'hui aussi assurés qu'ils l'étaient. Les intérêts de la Grande-Bretagne ne sont pas limités à la mer du Nord. Les intérêts de la Grande-Bretagne sont dans toutes les mers, parce que le commerce britannique est universel et que sur les possessions britanniques le soleil ne se couche jamais. Partout où le commerce britannique existe, ou partout où le drapeau britannique est déployé sur terre ou sur mer, il y a besoin, ou il peut y avoir besoin de protection navale ou militaire. C'est cette particularité de la vie de l'empire britannique, dont le Canada forme une partie si importante, que les arguments de nos amis de la droite mettent absolument en oubli, bien que ce soit là une condition essentielle de l'existence de l'empire et de son maintien sous ce rapport. Il est tout aussi nécessaire de protéger le drapeau britannique dans les îles Faulkland qu'au Canada ou aux Indes, ou dans toute autre partie du monde, parce que, s'il peut être abattu dans un endroit, il peut l'être dans quelque autre endroit. Lorsque le Canada, comme l'une des parties de l'empire britannique, offre une proposition, comme il l'a fait sous l'ancien gouvernement, à l'effet de pourvoir à sa propre défense navale et de coopérer à la défense navale de l'empire, le Canada fait sa part tout comme l'Angleterre fait la sienne. Si le Canada peut compter sur la Grande-Bretagne pour qu'elle fasse sa part, de même la Grande-Bretagne doit pouvoir compter que le Canada fera la sienne.

Avec le programme et sous le régime de l'ancien gouvernement, elle pouvait y compter, mais je regrette de dire qu'elle ne le peut plus maintenant. Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre, comme on le lui a rappelé dans des occasions précédentes, que le premier ministre et son distingué lieutenant, bien qu'il ne soit plus maintenant son premier lieutenant, réclamaient pour eux-mêmes le mérite de l'attitude prise par eux en cette Chambre et devant le pays, non pas une fois, ni deux fois, ni trois ou quatre fois, mais constamment, par le parti conservateur à l'effet que le devoir du Canada envers lui-même et envers l'empire était impliqué dans un projet ou système de défense navale canadienne, dans l'établissement d'une marine canadienne, et dans le service personnel des Canadiens pour la défense de l'empire. Mais nous avons entendu le premier ministre, à cette session du Parlement, et nous avons entendu son ex-premier lieutenant, donner les raisons pour lesquelles, ce qu'ils croyaient absolument en 1909, et ce qu'ils ont essayé de faire croire à tous les autres, était faux, absurde et absolument inoui en l'an de grâce 1912.

Les faits sont les faits. Les conditions qui existaient en 1909 existent en 1912 en tant qu'il s'agit des obligations mutuelles du Canada et de l'empire. Il n'y a pas eu le moindre changement de circonstance en tant qu'il s'agit de ces relations, qui puisse justifier en aucune manière le changement de front qui a été fait par le très honorable chef du Gouvernement et son lieutenant, par les honorables députés qui siègent derrière eux et par leurs journaux dans le pays. Il n'y a pas de changement de conditions pour justifier ce changement de front, et j'espère que cela ne sera pas considéré comme irrégulier si je dis que ce n'est pas là le résultat d'un changement dans les conditions navales et militaires, mais des exigences politiques dans le Royaume-Uni, d'une part et dans le Dominion du Canada, d'autre part, je prends la liberté d'affirmer que dans le Royaume-Uni, où un gouvernement libéral est au pouvoir, ses adversaires sont dans leur rôle en jetant le même cri de perroquet que nos amis de ce côté-ci. Quelle que soit l'attitude que le gouvernement libéral devra prendre, il ne fera pas assez

ou ne le fera pas convenablement et notre premier ministre respecté a apparemment permis au parti de l'opposition dans la Grand-Bretagne de se servir de lui dans sa campagne contre le gouvernement de la Grande-Bretagne. C'est un fait notoire que le parti de l'opposition dans la Grande-Bretagne demande plus de dreadnoughts au gouvernement et que chaque fois qu'une proposition est faite par l'une des possessions d'outre-mer—certaines de ces propositions dont les journaux ont parlé sont sérieuses et certaines autres sont des trompe-l'œil—chaque fois que l'on fait pareille proposition, l'on crie à tue-tête que le gouvernement libéral de la Grande-Bretagne ne fait pas son devoir envers l'empire, sans quoi pareil cadeau n'aurait pas été nécessaire. La coopération dans la défense entre le Canada et la Grande-Bretagne, voilà ce dont le Canada et la Grande-Bretagne ont besoin, mais la coopération dans la politique entre le Canada et le Royaume-Uni, n'est conforme ni aux intérêts du Canada ni à ceux du Royaume-Uni. Il s'agit non seulement d'une exigence politique d'outremer, il y a eu aussi une exigence politique de ce côté-ci de l'Atlantique.

On se souvient que, lorsque le chef du parti libéral a fait connaître son programme naval, le premier ministre, qui était alors chef de l'opposition, s'y est moins opposé que son ami, M. Henri Bourassa. M. Bourassa et son collègue, M. Lavergne, et, au nombre de vingt et un, des députés qui appuient le premier ministre et qui le maintiennent au pouvoir, se sont prononcés contre la politique navale de Laurier, parce qu'elle reconnaissait le principe des services personnels du Canada, le principe des services personnels à rendre à l'empire. Le fait que ce programme offrait les services personnels du Canada ne le justifiait pas aux yeux de ces vingt et un adeptes et disciples de la fidélité impériale qui forment aujourd'hui l'entourage du premier ministre. Afin de ne pas insister trop longtemps sur ce point, je dirai qu'il y avait une exigence politique qui a amené une entente entre le premier ministre et ses partisans, entre le premier ministre ultra-impérialiste et ses amis et les partisans anti-impérialistes qui le maintiennent au pouvoir. L'entente était que devant le public, lorsqu'ils faisaient de la propagande dans les paroisses, qu'ils réclamaient une élection du haut de la tribune populaire, ils seraient contre le projet d'une marine canadienne, contre un don à la flotte anglaise, contre toute aide pour le maintien de la prépondérance navale de l'empire. Mais lorsqu'il fut question pour le premier ministre de prendre les rênes de l'administration, et pour ces messieurs d'arriver au pouvoir, de dispenser les faveurs et d'exercer l'autorité, le premier ministre était prêt à mettre de l'eau dans son vin et à sacrifier la doctrine qu'il a lui-même exposée à la Chambre, il y a trois ans à peine, et ces vingt et un députés étaient prêts à sacrifier des principes qu'ils défendaient devant leurs électeurs pour se faire élire. Ils en vinrent à une entente, non pas tous, mais la plupart, pour appuyer le projet d'un don à la marine impériale à la condition qu'on supprimerait le service personnel du Canada ou des Canadiens.

Je le répète, on a agi ainsi au nom de la fidélité à l'empire. Je soutiens ici que la population canadienne, lorsque les gouvernants faisaient table rase de la politique de défense navale de leurs prédécesseurs, avait le droit de savoir qu'ils se mettaient aux yeux du public dans une situation telle qu'il devenait nécessaire de leur part de déclarer leur programme de défense navale canadienne ou impériale. Ils avaient eu quatorze mois pour prendre une décision. La question est-elle importante? Certes, le salut de l'empire est une question assez grave pour occuper l'attention de ces intelligences d'élite pendant un intervalle de quatorze mois.

De leur propre aveu, cette question est d'une importance si grande que leur devoir les oblige à offrir au pays un programme pondéré concernant le rôle du Canada dans la défense de l'empire. Ils ne sauraient invoquer plus longtemps comme excuse qu'ils font face à un besoin, car il n'existe pas de besoin. Par conséquent, il est de leur devoir de dire, et le pays a le droit de savoir, ce qu'ils se proposent de faire. Permettra-t-on au Gouvernement de traiter sans cesse à la légère les intérêts vitaux du Canada et de l'empire? Suffira-t-il au premier ministre et à ses collègues de dire: "Nous n'avons pas eu le temps de nous occuper de cette question d'importance vitale"? Les habitants de ce pays ont le droit de dire au Gouvernement: C'est à vous de trouver le temps nécessaire; le problème de la défense, s'il en existe un, n'est pas un problème qui souffre des retards. S'il y a une crise dans les affaires de l'empire britannique, comme quelques députés l'ont crié à tue-tête à maintes reprises, quels sont ces hommes qui se croisent les bras d'un jour à l'autre, de mois en mois, pendant quatorze mois, et n'ont aucun projet à proposer concernant ce que le Canada doit faire pour faire face à cette crise?

Inutile d'insister d'avantage. Le devoir du Gouvernement est manifeste. Au cours du présent débat, il a été clairement démontré pourquoi il n'a pas soumis de projet au pays. La raison saute aux yeux; c'est parce qu'ils n'ont pas pu s'entendre sur un programme. Les uns déclarent que le paiement de $35,000,000 est final et définitif. En disant ceci, je ne dénature pas le sens des paroles du ministre des Postes. Les autres laissent entendre que ce don

sera suivi d'autres dons a des intervalles plus ou moins rapprochés. Je ne dénature pas non plus le sens des paroles des représentants de Brantford (M. Cockshutt) et de Calgary (M. Bennett), lorsque je leur prête cette intention. De plus, quelques-uns laissent entendre que le paiement actuel de $35,000,000 sera suivi un jour du rétablissement du projet d'une flotte canadienne. Ce sont là trois propositions distinctes, qui sont toutes appuyées par des membres du ministère ou par leurs partisans parmi la députation. On a démontré à la Chambre et au pays que si le Gouvernement ne leur a pas encore soumis un projet définitif concernant la participation du Canada à la défense navale de l'empire, c'est qu'il n'a pas été en état de le faire pour la raison que l'accord est impossible entre les partisans du ministère.

S'il s'agissait d'une affaire sans importace, je ne pourrais pas pousser mon raisonnement plus loin. Cependant m'est-il permis de répéter que ce n'est pas une affaire de peu d'importance, ni au point de vue de la somme que mentionne le bill soumis à la Chambre, ni au point de vue des intérêts en jeu. Au contraire, la somme d'argent est telle qu'il y a quelques années elle aurait stupéfié et alarmé le pays, et les intérêts en jeu sont les intérêts les plus vitaux qui puissent dépendre des actes ou de l'inaction du Gouvernement

Par conséquent, nous sommes en présence d'une situation des plus graves, et le Gouvernement et ses partisans ne sont pas en état de soumettre un programme, parce qu'ils ne peuvent pas tomber d'accord.

Au Canada, nous sommes sensés avoir un gouvernement constitutionnel. La majorité est censée imposer sa volonté. Nous croyons que c'est la majorité qui doit faire loi. Nous nous rendons compte que la majorité de la députation a le droit d'imposer sa volonté, sous notre Constitution, tant qu'elle représente la majorité de la population, mais non plus longtemps. C'est là la caractéristique la plus importante de la Constitution, qui est désignée comme constitution anglaise dans toutes les colonies autonomes. La Constitution décrète en toutes lettres que si un jour on a lieu de douter que la majorité de la députation représente la majorité de la population, il y a un moyen de trancher la question et de faire prévaloir la volonté du plus grand nombre par un appel au peuple.

Est-ce que je dis quelque chose de nouveau ou d'ignoré? N'est-il pas vrai que c'est l'exception plutôt que la règle qu'une législature exerce ses fonctions pendant tout le temps qui lui est assigné? Il est de règle qu'une législature ne parvienne pas au terme de son existence, que, de temps à autres, se présentent des circonstances qui exigent que les Chambres soient renvoyées et que le peuple soit consulté, afin de faire prévaloir la volonté du plus grand nombre. Il est inutile de rappeler à la Chambre que, lorsqu'une question d'importance vitale est mise sur le tapis pour la première fois et qu'on ne connaît pas l'opinion de la majorité, on considère qu'il est juste, convenable et d'accord avec les principes fondamentaux de la constitution anglaise que les Chambres soient renvoyées et que le peuple ait à rendre son verdict. La même chose a lieu lorsque le roi et ses conseillers ne sont pas d'accord; la solution est laissée au peuple par le renvoi des Chambres et une élection générale. La même chose se répète lorsque les conseillers du roi ne s'entendent pas entre eux. Il est vrai que dans la présente circonstance ils ont effectué un compromis; mais de la part des deux parties intéressés ce compromis est une violation des promesses faites aux électeurs qui les ont mis au pouvoir.

Dans ces circonstances, c'est au Gouvernement d'éviter un plébiscite, s'il est possible de le faire par les ruses ou les échappatoires auxquelles il peut avoir recours. D'un autre côté, c'est également le droit, et c'est le devoir impérieux de ceux qui croient représenter le peuple de faire en sorte que celui-ci ait l'occasion de rendre son verdict.

Le Canada a le droit de savoir quel est le programme du Gouvernement relativement à la défense navale de l'empire, et si ce programme est la contre-partie des doctrines formulés dans un texte de loi par l'ancien Gouvernement, s'il s'agit d'un tribut, au lieu de services personnels, s'il est question de mettre le Canada sur le pied qu'occupaient les possessions de l'ancienne Rome et de l'obliger à payer un tribut, sans lui permettre de prendre les armes. Le peuple a le droit de se prononcer sur ce projet à l'urne électorale en jugeant ses auteurs.

Puis-je dire un mot du sentiment impérialiste au Canada. Nous sommes impérialistes, car nous croyons que la puissance et le prestige de l'empire sont pour nous les garanties de la liberté, de la justice et des bons procédés. Niera-t-on que nous admettions ces faits parce que quelques-uns d'entre nous sont nés en pays étrangers, de l'autre côté de l'Atlantique, ou même de l'autre côté de la frontière qui nous sépare des Etats-Unis? Pourquoi demanderons-nous à ceux qui viennent du continent européen ou des Etats-Unis d'être fidèles au drapeau, si ce n'est que le maintien du drapeau anglais signifie liberté, justice et bons procédés. Et comment inculquerons-nous ce sentiment à nos compatriotes, à ces nouveaux sujets du roi? En leur disant qu'ils sont peu attachés à l'empire parce qu'ils ne comprennent pas? M'est-il permis de suggérer que le moyen de leur inspirer des sentiments de fidélité à l'empire, c'est de leur apprendre à s'at-

tacher au Canada, de leur inspirer l'amour du pays? Nous pourrons alors compter qu'ils donneront leur adhésion à l'impérialisme. Mais si nous leur enseignons que le Canada, le seul pays britannique qu'ils connaissent, est un pays qui ne compte pas, dont la population n'a pas confiance en elle-même, qui ne veut même pas se défendre, comment, je vous le demande, pouvons-nous espérer dans ces circonstances-là leur inspirer l'amour de l'empire ou du Canada. Apprenez-leur que ce qui leur appartient est leur patrimoine, que le devoir leur incombe de participer au maintien de la liberté de la justice et des bons procédés dont ils jouissent et qu'ils apprécient; je soutiens que c'est là le moyen de leur inspirer l'amour du Canada et la fidélité à l'empire.

Pour revenir à l'amendement du député d'Assiniboïa (M. Turriff), on a déjà dit à la Chambre que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise exige que la Chambre remanie la carte électorale après chaque recensement. Le recensement a eu lieu en 1911 et nous sommes en 1913.

Les chiffres du recensement sont connus, tous les faits sont à la disposition du Gouvernement, et il n'y a aucune raison pour que le Parlement ne fasse pas, pendant la présente session, ce remaniement de la carte électorale exigé par la Constitution, à moins que des exigences politiques n'en empêchent le Gouvernement, et l'aient forcé à faire adopter coûte que coûte sa politique navale par une Chambre dans laquelle la population du pays n'est pas représentée, comme elle a droit de l'être en vertu de la Constitution. L'honorable premier ministre a déclaré que ce n'était pas l'intention du Gouvernement de faire le remaniement des comtés à la présente session. Aujourd'hui la Chambre des communes comprends deux cent vingt et un députés. En vertu du recensement de 1911, elle devra en avoir deux cent trente-quatre, soit une augmentation de treize. Si cette augmentation était également répartie dans le pays, on devrait tout de même faire le remaniement, car les circonscriptions qui ont droit à plus de représentants doivent les avoir, et que cela convienne ou non, le Gouvernement ne peut pas leur refuser les représentants auxquels elles ont droit en vertu de la Constitution. Mais il n'en est pas ainsi, car les chiffres du recensement indiquent qu'une certaine partie du pays, celle située à l'ouest des Grands lacs, a droit non seulement aux treize nouveaux députés, mais devra obtenir par le remaniement exigé par la Constitution vingt-deux députés de plus.

M. WILCOX: A combien de sièges l'Ouest aurait-il eu droit en 1910, lorsque la loi du service naval a été adoptée?

M. OLIVER: Au même nombre qu'il a aujour'hui, parce que si l'honorable député veut prendre un crayon et du paier et poser des chiffres, il trouvera que le recensement de 1911 a été pris après 1910.

M. WILCOX: Mais le vote sur la loi de 1910 ne représentait pas alors équitablement la population du pays, si le vote sur le bill actuel ne la représente pas non plus.

M. OLIVER: Le défaut de l'argument de mon honorable ami, c'est qu'il ne tient aucun compte de la Constitution, et je le laisserai se mettre en règle avec la Constitution à ce sujet.

C'est un fait connu que l'augmentation de la population s'est faite surtout pendant ces dernières années dans la partie du pays à l'ouest des Grands lacs. Présentement, cette partie du Canada est représentée dans cette Chambre dans la proportion d'un sixième; d'après le recensement de 1911, elle a droit à près d'un quart de la représentation. Le Gouvernement qui ose violer ainsi la Constitution et ignorer les droits de la population en refusant de donner à cette partie du Canada la représentation à laquelle elle a droit, devrait être condamné par tout Canadien honnête comme un gouvernement qui ne rend pas justice au peuple. Il est vrai que le remaniement diminuerait la représentation de la partie est du pays, mais est-ce la raison pour laquelle le Gouvernement retarde de faire ce remaniement? Il n'osera pas l'avouer, bien que ce puisse être la raison. Mais cela n'a pas d'importance que se soit une partie du pays ou une autre qui profite de l'augmentation; le peuple possède certains droits en vertu de la Constitution, et le Gouvernement ne peut pas refuser de les lui accorder.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Le parti de l'honorable député avait-il donné, avant les élections générales de 1904, la représentation à laquelle avaient droit les parties du pays dont la population avait augmenté.

M. OLIVER: Je ne saurais répondre à cette question, mais je ne crois pas que le cas s'applique ici.

M. CROTHERS: Les deux cas sont semblables.

M. OLIVER: Je ne connais pas bien tous les faits, mais je crois pouvoir dire que les deux cas ne sont pas semblables. Mais ce que l'ancien Gouvernement peut avoir fait n'est pas une raison.

M. GERMAN: Les travaux du recensement de 1901 n'ont été achevés qu'en décembre 1902. Le remaniement a eu lieu en 1903, et l'élection générale en 1904.

M. CROTHERS: Je puis dire à l'honorable député de Welland que le premier bulletin du recensement de 1901 a été publié le 15 août de la même année, et que la loi

du remaniement n'a été votée que le 24 octobre 1903.

M. GERMAN: Les travaux du recensement n'ont pu être terminés qu'en décembre.

M. CROTHERS: Je parle de l'état provisoire qui a été publié le 15 août 1901.

M. GERMAN: Ce n'était pas le rapport complet du recensement.

M. OLIVER: Mon honorable ami admettra certainement que le rapport préliminaire ne pouvait pas être pris comme base d'un projet de loi.

M. CROTHERS: Le Parlement aurait pu certainement se guider sur les chiffres de l'état provisoire.

M. OLIVER: Je crois que mon honorable ami admettra qu'il n'aurait pas pu le faire, parce qu'un rapport provisoire n'est pas toujours exact, et une application juste des droits constitutionnels doit reposer sur l'exactitude. A moins que le pays ne soit certain que le rapport est absolument correct, le Parlement ne doit certainement pas agir.

M. CROTHERS: Le Gouvernement n'a fait le remaniement que deux ans après décembre 1901.

M. GRAHAM: Il l'a fait à la première session du Parlement qui a suivi la publication du rapport.

M. OLIVER: L'argumentation de l'honorable ministre ne porte pas sur la question; ce que l'ancien Gouvernement peut avoir fait ne diminue en rien la responsabilité du Gouvernement actuel, du moment que cette responsabilité est prévue dans la Constitution. Je dirai seulement qu'il n'y avait pas devant le pays en 1904, de question d'importance majeure concernant les intérêts les plus vitaux de l'empire comme dans le cas présent. Je ne me rappelle pas toutes les circonstances dont parle l'honorable ministre, mais l'honorable député de Welland (M. German) a, je crois, établi les faits correctement et équitablement, et c'est une réponse suffisante à mon honorable ami.

M. CROTHERS: N'y avait-il pas à cette époque le projet de construction du Transcontinental national.

M. OLIVER: Mon honorable ami conviendra que c'était une question bien différente de la question actuelle qui concerne si vitalement les intérêts de l'empire, et qui implique le vote de $35,000,000 qui seront dépensés en dehors du contrôle du Gouvernement.

M. CROTHERS: La construction du Transcontinental comprenait une dépense de $200,000,000.

M. OLIVER: Mon honorable ami prétend-il que le pays n'a pas reçu la valeur de cet argent?

M. CHOTHERS: Ce n'est pas la question.

M. OLIVER: C'est aussi ce que je pense, ce n'est pas la question. Nous discutons aujourd'hui la proposition de dépenser $35,000,000 en rapport avec une question qui porte sur les intérêts les plus vitaux du Canada et de l'empire, et cette discussion se fait par un Parlement auquel il manque treize députés qu'il devrait avoir d'après la Constitution, et dans lequel une partie du pays est privée de vingt-deux députés auquel elle a droit d'après la Constitution. C'est un fait notoire que dans cette partie du pays qui a aujourd'hui droit à un plus grand nombre de représentants, l'augmentation de population a été proportionnellement plus grande depuis que le recensement a été fait pendant les années qui l'ont précédé immédiatement.

Le Gouvernement s'est donc rendu coupable d'une injustice flagrante, lorsque le premier ministre a refusé catégoriquement au commencement de la session de faire le remaniement. Mais ce n'est pas sur ce point que j'appuie ma cause. Je ne viens pas plaider spécialement en faveur de l'Ouest; je dis seulement que le Gouvernement viole la lettre et l'esprit de la Constitution dans un temps lorsque, plus que jamais, les circonstances demandent que la Constitution soit respectée.

J'ai dit que le pays à l'ouest des Grands lacs avait droit à vingt-deux députés de plus qu'il n'a aujourd'hui dans cette Chambre. J'ai déjà dit et je le répète, que parmi les membres qui siègent aujourd'hui dans cette Chambre vingt et un ont été élus pour appuyer une politique absolument contraire à celle proposée dans le bill que l'on nous demande aujourd'hui de voter. Est-il juste, est-il constitutionnel que vingt et un députés votent dans cette Chambre d'une façon absolument contraire aux engagements qu'ils ont pris vis-à-vis leurs électeurs?

Vingt et un membres de cette Chambre ne représenteront pas les vues de leurs électeurs s'ils votent en faveur de ce bill, comme je présume qu'ils voteront. Vingt et un membres de cette Chambre se sont engagés à voter contre une contribution à la marine anglaise et le Gouvernement compte sur l'appui de ces vingt et un députés pour se maintenir au pouvoir.

L'Ouest a droit à vingt-deux députés de plus qu'il n'a aujourd'hui dans cette Chambre. Si le Parlement faisait un remaniement des comtés, ainsi que le veut la Constitution, et si une élection générale avait lieu, quand bien même il n'y aurait aucun changement politique pour tous les autres sièges de cette Chambre, je dis que si ces

vingt et un comtés étaient représentés suivant les vues de leurs électeurs, ou s'ils élisaient d'autres représentants, et si les vingt-deux députés additionnels qui seront élus dans l'Ouest appuyaient la politique d'une marine canadienne—et je ne crains pas de dire que si c'est la seule question soumise au pays, ils ne voteront pas autrement—cela ferait une différence de soixante-six voix dans la Chambre, et le Gouvernement serait en grande minorité dans cette Chambre.

La question se présente donc comme ceci, monsieur l'Orateur. Voici un gouvernement qui ne représente pas, et qui n'a aucune certitude qu'il représente la majorité du peuple sur cette grande et vitale question, et pourtant il veut faire adopter par cette Chambre le bill actuel sans donner une seul bonne raison à l'appui. Ce n'est plus le gouvernement par la majorité, comme le veulent la Constitution du pays ou les précédents anglais; c'est le gouvernement par la minorité, c'est violer la Constitution et c'est faire servir la procédure parlementaire à son maintien au pouvoir, au risque de causer un grand tort au Canada et à l'empire.

M. WILLIAM CHISHOLM (Antigonish): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Calgary (M. Bennett) a dit hier, au commencement du discours enflammé et passionné qu'il a prononcé dans cette Chambre, que tout député devrait faire connaître ses opinions sur cette question. Dans le cours de ses remarques il a cité plusieurs fois la Bible, et les Ecritures.

Je ne sais si, en disant que les membres de cette Chambre ont le devoir d'indiquer les raisons de la foi qui est en eux, il a voulu faire penser qu'il citait les Ecritures, mais, qu'il l'ait voulu ou non, je vais indiquer les raisons de la foi qui est en moi, relativement à cette question.

Je me sens tout particulièrement tenu de le faire, car je constate que de la part des membres de la droite qui représentent ma province, il a été dit bien peu de choses. J'avais pensé qu'ils auraient quelque chose à dire pour justifier la foi qu'ils doivent avoir dans cette province. Je m'étais attendu qu'ils auraient quelque chose à dire à l'occasion des remarques que l'on a faites sur cette province en particulier, en disant qu'elle est incapable de construire des vaisseaux, de les équiper, de se livrer à la construction des navires en acier. Les députés de la Nouvelle-Ecosse qui siègent parmi la droite sont demeurés silencieux. Pourquoi? Il ne m'appartient pas de le dire. En discutant cette question, nos amis de la droite partent de la supposition que nous sommes dans l'humble dépendance de la Grande-Bretagne; que nous lui sommes grandement redevables et que notre dette envers elle est une dette d'argent, qu'il nous faut reconnaître et payer par le

moyen d'une contribution en argent, ou par un don de navires de guerre. Ils ignorent absolument l'histoire de notre pays. Comme l'a fait observer l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), ils ignorent les progrès immenses accomplis depuis un quart de siècle ou plus. Ils oublient que le Canada n'occupe plus une position de servitude.

J'ai été étonné d'entendre l'honorable député de Calgary (M. Bennett) insister sur le fait que le Canada est une colonie. Il a semblé se complaire à la chose. Pourquoi a-t-il cherché à convaincre la Chambre de cette idée, je l'ignore. Nous ne sommes plus une colonie dans le sens propre du mot, et nous considérons comme une injure d'être appelés des colons. Un anglais qui a du savoir-vivre ne se sert plus de ce mot à notre égard. La qualification de colons nous fait monter le sang au visage. Nous considérons que c'est une insulte et un affront à nous faire. Nous avons depuis un demi-siècle dépassé l'état de colons et nous sommes devenus un des états de Sa Majesté. Les hommes bien pensants de la Grande-Bretagne, comme Harcourt, Balfour, Grey, Asquith et d'autres parlent de nous aujourd'hui comme d'une des possessions d'outre-mer du roi. Dans tout ce qui a été lu dans cette Chambre au cours de la présente discussion, pas une fois le mot colon n'a été employé à l'égard du Canada; toujours on s'est servi du mot "possession d'outre-mer". La fierté que nous inspirent nos origines, nos ressources, notre richesse, nos moyens et nos qualités, fait que l'on nous regarde comme une des plus grandes des possessions d'outre-mer. C'est un fait que nos amis de la droite paraissent oublier.

Toutes les classes et toutes les croyances, toutes les races et toutes les nationalités sont, de l'Atlantique au Pacifique, loyales et dévouées à la couronne, fiers de notre Constitution et des institutions britanniques. Pourquoi en est-il ainsi? C'est parce que nos populations vivent heureuses et contentes dans la pleine jouissance de leurs libertés et du droit qu'elles ont de se gouverner elles-mêmes. Si elles montrent tant de dévouement pour la couronne, c'est à cause de l'autonomie complète qui leur est départie. Nous sommes un peuple fier et que blesse dans son amour-propre l'appellation de colonie. Nous sommes une grande nation au milieu de ce brillant assemblage de nations dont se compose un empire sur lequel jamais le soleil ne se couche.

J'ai observé que, dans ce pays, il existe un sentiment de satisfaction, un sentiment de confiance et d'espoir, né de la complète autonomie dont nous jouissons. Il n'en était pas ainsi jadis. Un sentiment d'inquiétude et du mécontentement existaient autrefois; des murmures se faisaient

entendre un peu partout dans le pays. Il a été fait allusion ce soir à un manifeste que l'on avait signé en faveur de l'annexion; on a aussi mentionné que l'un de nos gouverneurs avait été attaqué à coups de pierres dans la ville de Montréal, et que le palais législatif avait été brûlé. C'était une époque de déloyauté, mais permettez-moi de dire, sans acrimonie ni âpreté, que les auteurs de cette échauffourée étaient des descendants des vieux loyalistes d'autrefois, des gens qui avaient toujours à la bouche le mot de loyauté et qui insultaient et outrageaient ainsi les représentants du roi et les institutions de notre pays

M EMMERSON: On les appelait tories

M CHISHOLM: C'était le temps où nous étions gouvernés par Downing-Street. C'était avant que l'on nous accordât le gouvernement responsable. Aussi, tout cela est disparu dès que l'on nous eut permis de conduire et de gérer nos propres affaires. Si quelque beau matin le peuple en s'éveillant constatait son autonomie déclinée ou qu'il a été dépouillé du droit de se gouverner lui-même, du droit de conduire et de gérer ses propres affaires, il s'élèverait une tempête d'indignation qui menacerait nos rapports actuels avec l'empire et pourrait les faire cesser. Ce n'est pas là la prédiction d'un alarmiste, mais une vérité dont chacun dans cette Chambre est instruit, et qu'il admettra s'il est assez courageux pour le faire. Voilà précisément ce que je redoute devoir être une conséquence de la politique soumise par le Gouvernement.

Elle tend à marquer le Canadien du sceau de l'infériorité. C'est une politique de vassalité, et rien de plus.

Il ne sied pas à un peuple qui se respecte, à un peuple de notre rang dans l'empire, de payer un impôt sans nous réserver le droit de discuter l'usage qui en sera fait. On dit bien qu'après avoir voté ces fonds, l'emploi en pourra toujours être contrôlé par le Parlement, et que, par suite, notre autonomie n'en souffre pas. Tout cela est bien en paroles, mais l'effet pratique de cette loi est que nous payons tribut à l'Angleterre, que nous lui achetons le droit d'être protégés et défendus par elle. Nous votons les fonds nécessaires à la construction des navires; mais nous n'avons pratiquement aucun contrôle sur la dépense, et je dis en conséquence que ceci participe de la nature du tribut.

L'honorable député de Brandon (M. Aikins) a, dans son discours fleuri, pratique et hautement imaginatif, fait une citation où il est parlé du danegeld. Il m'a paru sur le coup que c'était là une allusion bien peu heureuse, comme l'a été l'argument qu'il a voulu en tirer. D'après ce que je me souviens de l'histoire d'Angleterre, le danegeld était un impôt levé sur la nation à l'origine par Ethelred II, surnommé l'Indécis, en guise de tribut à payer pour faire cesser les ravages des Danois. Cette façon d'acheter la paix a été pour la première fois appliquée en 991, sur les conseils de certains grands hommes du royaume. Cette taxe, excessivement lourde, a été supprimée sous Edouard le Confesseur.

Combien ressemble au danegeld la politique navale de Borden! Elle nous propose d'acheter notre protection à l'aide d'un tribut de 35 millions. Nous adressons cette somme à l'Angleterre pour qu'elle protège notre pays, notre commerce. Le roi anglais levait l'impôt sur son peuple et il envoyait l'argent aux Danois pour n'être plus inquiété, et ceci, il l'a fait sur les conseils de certains grands hommes de son pays. Appellerais-je le très honorable premier ministre l'indécis? Je ne voudrais pas être discourtois à son égard, car j'ai pour lui une haute estime et une chaude affection. Il est de la Nouvelle-Ecosse, et les Néo-Ecossais sont fiers de lui, s'ils ne sont pas fiers de sa politique. Nous tenons sa politique pour rien moins qu'une insulte au peuple de la province d'où il vient, et d'être en outre absolument contraire à l'intérêt matériel de cette province. Sur les conseils de certains grands hommes de son parti, les nationalistes et les gens du "Star" de Montréal, le présent premier ministre lève cette odieuse taxe pour des fins semblables. Le danegeld était un expédient, et la politique Borden en est un autre.

Lorsque pour la première fois, en 1909, il a parlé d'une contribution à la défense de l'empire, il a ébauché un bon programme et il a montré une hâte extrême à le mettre à exécution. Il voulait que les choses se fissent immédiatement. Qu'est-il arrivé en 1910? De nouveau il a parlé de contribution à cause d'un péril imminent. Il ne parut pas aussi pressé de mettre à exécution le plan qu'il avait préconisé l'année précédente. Arrivé au pouvoir, il a hésité sur ce qu'il devait faire.

Il s'est rendu en Angleterre afin d'y prendre conseil. Nous nous souvenons tous qu'à son retour de la métropole, chacun attendait de lui une déclaration immédiate de sa politique. On espérait qu'à son retour il se prononcerait. Les représentants de la presse l'ont entouré dès sa descente sur nos bords, espérant pouvoir donner au pays le renseignement qu'il attendait. Mais nul renseignement n'est venu: il n'était pas prêt. Chacun a pensé plus tard, dans un banquet donné en son honneur, que le silence gardé jusqu'alors par le premier ministre pourrait être rompu et qu'il mettrait le peuple dans sa confidence, mais là encore il n'était pas prêt. Le Parlement s'étant réuni nous avons cru que nous allions connaître quelque chose de la politique permanente que le Gouver-

nement allait adopter, mais nous devions encore une fois connaître le désappointement. Le premier ministre n'était pas prêt, et, même aujourd'hui, il n'est pas encore prêt à déclarer quelle est sa politique permanente, si tant est qu'il en ait une. Comme on le voit, l'"indécis" est bien l'appellation qui lui convient et, en lisant l'histoire d'Angleterre de cette époque, on est peiné de la conduite peu patriotique des rois anglais du dixième siècle. Si cette loi passe, ceux qui, plus tard, liront l'histoire du Canada, rougiront de honte pour les Canadiens d'aujourd'hui qui, pour acheter leur protection, aurait eu recours au misérable expédient d'une contribution monétaire ou, si vous l'aimez mieux, à un troc de cette sorte.

Le premier ministre a si bien compris le point faible de sa politique et son désaccord avec les principes du gouvernement responsable pour lequel ont combattu les vrais patriotes du Canada que pour tâcher de faire avaler la pilule par trop amère, il a insinué qu'il avait pu, lors de son séjour en Angleterre, l'été dernier, obtenir pour les Canadiens une sorte de droit d'être consultés sur les affaires de l'empire. Le mémoire de M. Harcourt, secrétaire d'Etat des colonies, montre combien fausse est cette prétention. Elle a été énoncée par ceux des partisans du ministère qui cherchent une réponse à ceux qui disent que cette politique viole le principe qui veut qu'il n'y ait pas d'impôt sans représentation. On assure que les possessions d'outre-mer vont pouvoir conseiller le souverain sur les questions de politique extérieure, y compris la déclaration de guerre et les conditions de paix. Mais avec cela on trompe le peuple, puisque, parlant au nom du Gouvernement à la récente conférence impériale et répondant à sir Joseph Ward qui proposait d'admettre les colonies autonomes à siéger dans les conseils de l'empire, M. Asquith, le premier ministre d'Angleterre disait:

Car, à quoi revient cette proposition de sir Joseph Ward? Sans entrer dans les détails, je pourrais en décrire l'effet dans une couple de phrases. Elle affaiblirait, pour ne pas dire qu'elle la détruirait complètement, l'autorité du gouvernement anglais dans des choses aussi graves que la conduite de la politique étrangère, la conclusion des traités, la déclaration de paix ou de guerre, le maintien de la paix et, à vrai dire, toutes ces relations avec les puissances étrangères qui sont nécessairement de la nature la plus délicate, qui sont aujourd'hui aux mains du gouvernement impérial, à la réserve d'en rendre compte au parlement. Cette autorité ne saurait être partagée.

Notons ces paroles: "cette autorité ne saurait être partagée".

Conservateurs et libéraux admettent que c'est un pas en arrière qu'il répugne à notre amour-propre et à notre fierté que nous nous imposions des taxes pour des fins impériales, par voie de contribution, comme ce bill le demande, sans avoir notre mot à dire au sujet de l'emploi de ces deniers, sans avoir à participer aux décisions établissant dans quelles guerres nos navires auront à figurer. Le gouvernement impérial nous dit, par la bouche de son premier ministre, que nous ne pouvons pas avoir voix au chapitre, en pareil cas. Pourquoi? Je répondrai en citant les paroles de sir George Reid le haut-commissaire d'Australie, dont le loyalisme et l'impérialisme ne sont pas ni ne sauraient être révoqués en doute. A cette question qui lui fut soumise: "Si les possessions britanniques contribuent autrement, ne demanderont-elles pas à participer dans une large mesure au règlement des questions concernant la politique étrangère", sir George répondit:

Cette question en fait surgir plusieurs autres sur lesquelles il serait impossible de se prononcer à présent d'une façon tranchée. Considérant la situation telle qu'elle est dans le moment, il me semble que si l'on peut parler facilement de partager la direction de la politique étrangère avec des gouvernements éloignés de milliers de milles les uns des autres, il est, par contre, très difficile de mettre cette idée en pratique. En quelques heures il peut survenir une crise exigeant une décision immédiate, et si ceux qui doivent participer à rendre cette décision sont éparpillés sur tous les points du globe, comment les réunir assez tôt pour qu'ils arrivent ensemble à une conclusion? Comment espérer que les hommes d'Etat des colonies, qui n'ont jamais été initiés à la diplomatie, jouent tout à coup un rôle dirigeant dans le règlement de questions concernant l'empire et touchant à nos relations avec l'étranger? De cette proposition l'on peut dire à tout le moins qu'elle est nouvelle. Pour moi je voudrais que, au lieu de se borner à parler de cette façon, quelque homme d'Etat d'une autorité reconnue suggérât un plan précis; nous serions alors à même de discuter la question avec avantage. A l'heure actuelle, je suis profondément convaincu que l'Australie ne voudrait jamais consentir à se trouver sur un pied d'infériorité concernant la réalisation d'un plan de cette nature et qui embarrasserait les affaires de tout l'empire.

Monsieur l'Orateur, si l'Australie ne voulait pas jouer ce rôle inférieur, pensez-vous que le Canada le voudrait?

Sir George continue:

Il est à présumer que le Canada, le Sud-Africain, la Nouvelle-Zélande et l'Australie nous enverraient des députés. Si la représentation était basée sur la population, il y aurait quarante-cinq députés pour la Grande-Bretagne, il y en aurait sept ou huit pour le Canada, un pour la Nouvelle-Zélande, deux pour le Sud-Africain et cinq pour l'Australie. Mettez d'un côté tous les députés des colonies, et les quarante-cinq députés de la Grande-Bretagne seront encore maîtres de la situation. A l'heure actuelle l'Australie a, par rapport aux affaires nationales, beaucoup plus d'influence que si elle était tout simplement représentée dans un conseil impérial.

Ainsi en est-il du Canada. Il a aujourd'hui indirectement, par rapport à l'orien-

M. CHISHOLM (Antigonish).

tation des destinées de l'empire, une influence qu'il n'aurait pas s'il était tout simplement représenté dans un conseil impérial, comme le dit sir Joseph Ward:

Nous courrions le grand risque de revenir à l'état de choses qui régnait en 1770, à l'époque où l'insurrection se déclara dans nos possessions de l'Amérique du Nord. Un parlement comme celui-là, un parlement qui n'aurait pas le pouvoir d'établir des impôts, serait en quelque sorte désœuvré. Supposons que dans ce parlement on propose l'adoption d'un mode d'impôts que les quarante-cinq députés de la Grande-Bretagne jugent admirable, mais que les députés d'Australie estiment détestable; si l'impôt est établi, les possessions britanniques trouveront qu'on a eu recours à un moyen absolument réprouvable. Est-ce ainsi que nous allons favoriser la bonne entente et l'esprit de solidarité au sein de l'empire?

Ces arguments devraient suffire à dissiper la prétendue illusion du député de Calgary et de ses congénères, au sujet de la représentation du Canada dans les conseils de l'empire. A propos de cette représentation, dont nous serons gratifiés, nous dit-on, je citerai un passage d'un article publié récemment par le docteur McPhail dans le "University Magazine". L'auteur, un des hommes les plus brillants de la Nouvelle-Ecosse, y fait allusion à l'opinion du "Times", de Londres:

Peu de jours après la déclaration de M. Borden, M. Asquith avoua, en réponse à une question, que le gouvernement avait fait la proposition d'inviter des représentants aux réunions du comité de défense impériale, et qu'elle avait été acceptée par tous les premiers ministres comme opportune en principe. Mais le "Times" du 8 décembre eut soin d'expliquer que l'addition de ces représentants au comité de défense laisserait comme auparavant au gouvernement impérial le soin exclusif des affaires étrangères; que ce comité existait seulement pour voir à adapter les propositions concernant la marine et la milice aux exigences de la politique définie par le cabinet; qu'il ne pourrait engager en quoi que ce soit le pays ni l'empire; qu'il n'avait ni responsabilité ni pouvoir; que c'était un corps purement consultatif et que la nomination d'un ministre canadien n'en modifierait pas la nature.

Le mémoire de M. Harcourt, secrétaire des colonies, ressemble à la déclaration publiée dans cet article.

Il est un autre point sur lequel la députation conservatrice semble beaucoup insister.

Elle parle de notre humiliation, de notre honte, elle affirme en quelque sorte que nous avons fait preuve de lésinerie à l'égard de l'Angleterre. Le député d'Hastings (M. Northrup) a cité toute une série de chiffres pour établir notre dette envers elle, et il a proposé de l'acquitter au moyen de $35,000,000 après avoir dit qu'elle s'élevait à $245,000,000.

Il voulait verser à l'Angleterre 7 cents à la piastre en paiement de toute cette dette. Voilà une autre insulte à l'adresse du peuple canadien. Le Canada a assez de fierté pour ne jamais payer autrement qu'en entier tout ce qu'il doit. Si l'on pense le contraire, qu'on établisse notre bilan et nous ferons notre preuve, quand même il faudrait pour cela hypothéquer le pays. Il est vrai que nous devons beaucoup à l'Angleterre, mais notre dette n'est pas de celles que l'on estime en argent. Nous devons à la couronne de la loyauté et du dévouement, et nous sommes disposés à prouver cette loyauté et ce dévouement à l'avenir, comme nous l'avons fait dans le passé. Après tout, l'Angleterre a-t-elle fait ces dépenses, ces prêts, ces placements dont parle la droite, sans en attendre de compensation? Ne les a-t-elle pas faits parce qu'elle les jugeait profitables à elle-même, et n'en retire-t-elle pas de bons revenus et de bons bénéfices? Mais je n'entends pas présenter ici de contre-réclamation ni établir de balance finale; les Canadiens ne sont pas ainsi faits, ils ne sont pas assez mesquins pour s'arrêter à un argument comme celui-là. En vérité, nous n'avons pas à rougir de notre conduite à cet égard. Chez les nations, comme chez les individus, l'esprit d'altruisme ne commande pas toujours, et, que l'on en dise ce que l'on voudra, quand l'Angleterre a eu recours à la guerre, d'abord pour conquérir et ensuite pour défendre cette partie de son territoire, elle s'est inspirée, dans une large mesure, de son propre intérêt, du prestige de son empire, et non pas exclusivement d'un sentiment particulier de bienveillance à l'égard des Canadiens.

En réponse à ce qu'a dit le député de Calgary, l'autre soir, je citerai quelques observations de certains hommes d'Etat d'Angleterre sur la question même de notre dette envers la mère patrie et sur l'objet de ses placements. Il y a plusieurs années, on institua un comité spécial pour étudier à fond cette question. Je prends mes renseignements dans les Documents du Royaume. n° 12. Voici, pour commencer, ce que dit le comte Grey:

Et les dépenses navales, qui sont souvent portées au compte de nos colonies ne peuvent pas l'être sans injustice, selon moi, puisque, si nous n'avions pas de colonies, les exigences relatives à notre effectif naval seraient plutôt augmentées que diminuées, à cause de la nécessité de protéger notre commerce.

Lisons ce que dit l'amiral Erskine:

La défense du Canada nous cause certaines dépenses, mais si le Canada faisait partie des Etats-Unis, nos dépenses augmenteraient-elles ou diminueraient-elles en temps de guerre?—R. Il faut que vos dépenses augmentent, parce que vous devez protéger votre territoire contre toute agression de la part des Américains, agression qui aurait pour objet de ruiner votre

commerce, mais qu'il n'y a pas encore lieu d'appréhender.

M. Elliott (sous-secrétaire adjoint au département des colonies) a dit qu'Halifax était:

Un des points stratégiques les plus importants de l'Amérique du Nord; la Grande-Bretagne, pour des objets d'importance nationale, croit devoir tenir une garnison considérable dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Nous tenons un effectif considérable à Halifax parce que cela répond à des fins impériales. La Nouvelle-Ecosse n'en a pas besoin et ne paierait rien pour l'avoir.

En outre, le comte Grey rend ce témoignage:

D. Pensez-vous qu'il y ait dans ces deux colonies, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, des intérêts impériaux qui puissent les placer dans une situation différente de celle du Canada?—R. Je crois que l'avenir d'Halifax repose sur les intérêts différents de ceux de la plupart des autres colonies de l'Amérique du Nord. Il convient d'assimiler cette localité à Malte ou à Gibraltar, dont la possession est importante au point de vue de notre puissance navale en général, afin que nous ayons des stations où, le cas échéant, nous puissions réparer notre flotte et l'approvisionner.

Parlant aussi d'Halifax, le duc de Newcastle dit:

Halifax n'est pas entretenu pour le bénéfice de la Nouvelle-Ecosse, mais quoi qu'on puisse en penser à tort ou à raison, il est entretenu pour des fins impériales; il est encore plus important comme station navale, attendu que, par ses avantages naturels, c'est assurément un des plus beaux ports, et selon toute probabilité, le plus beau port du monde. A mes yeux, Halifax est un port impérial tout autant que Gibraltar ou Malte; quand même ce serait un rocher dans la mer au lieu d'une colonie, l'Angleterre jugerait bon de le maintenir comme poste impérial. A Halifax toutes les marines du monde peuvent trouver abri. Dans le magnifique port appelé bassin de Bedford on pourrait livrer une bataille navale, et dans les deux autres ports, n'importe quel nombre de vaisseaux pourraient naviguer en sûreté.

On pose ensuite cette question:

Vous considérez cela comme une bonne raison pour laquelle les sujets coloniaux de Sa Majesté pourraient être exemptés de toute contribution à cette défense impériale, à laquelle les contribualbles britanniques sont tenus?

Et voici la réponse qui y est donnée:

Je pense qu'Halifax est maintenu pour des fins impériales et que les troupes dont le rapport fait mention sous la rubrique de "Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick", sont, pour ce qui est de la Nouvelle-Ecosse, presque toutes ou plutôt toutes, je crois, cantonnées à Halifax, et ne sortent jamais des attributions d'une garnison.

En faisant ces citations j'ai eu pour objet de combattre l'argument présenté l'autre soir par le député de Calgary, et par le député de Hastings-est il y a quelques jours. En effet, ils ont cherché sur les diverses parties du Canada les dépenses faites par la Grande-Bretagne au sujet de fortifications ou autrement. Nous n'avons aucunement à rougir à propos de nos rapports avec l'Angleterre.

Dans la moitié de ce continent septentrional, nous avons posé les fondements profonds et larges d'une grande et glorieuse nation sœur, et comparativement en peu de temps. Nous avons nivelé les montagnes, creusé des fleuves, construit des chemins de fer transcontinentaux, amélioré notre réseau de voies de transport par terre et par mer, et nous avons ouvert de vastes territoires à la colonisation et au placement des capitaux, où les régions les plus peuplées de l'Angleterre ont la facilité de trouver des foyers heureux et paisibles.

Jusqu'à maintenant, les hommes d'Etat du Canada, sir John A. Macdonald, George Brown, l'honorable Edward Blake, sir Charles Tupper, et tous les autres grands leaders de l'opinion publique au Canada, ont entretenu l'opinion et ont énergiquement maintenu que le Canada remplirait mieux son devoir à l'égard de l'Angleterre et servait mieux l'empire et les intérêts impériaux, en consacrant nos ressources financières à la construction de chemins de fer et de travaux publics au Canada et en développant ses inépuisables ressources. En rendant grande et forte cette partie de l'empire, nous contribuons à la force et à la grandeur de l'empire tout entier. Qui osera nier qu'en rendant notre pays grand et glorieux, non seulement cela raffermit l'empire, mais cela augmente encore son prestige!

Au simple point de vue commercial, le Canada vaut chaque année des millions de dollars pour l'Angleterre. Non seulement elle bénéficie de notre réseau de transport dont elle peut se servir pour expédier ses troupes dans les parties les plus éloignées de l'empire, mais elle profite de nos ports de mer, de nos stations de charbon sur l'Atlantique et le Pacifique, et elle a l'assurance d'une source abondante de provisions alimentaires, et c'est le facteur le plus important de sa sécurité et de sa suprématie. Tous ces appels adressés à notre amour-propre, à notre devoir obligatoire, par nos adversaires qui répètent tout ce que l'Angleterre a fait et fait encore pour nous, et toute cette critique adressée à notre mesquinerie, à notre petitesse qui ne veut rien faire en retour, c'est, pour me servir d'une expression vulgaire, de la bouillie pour les chats.

Je désire seulement que nous puissions continuer à suivre le programme qui nous a été tracé par les grands hommes du Canada et que nous utilisions nos revenus croissants dans des entreprises pacifiques, qui entretiennent et produisent la richesse

et contribuent à la prospérité générale et au succès. Ainsi nous ferons plus pour l'Angleterre et pour nous-mêmes qu'en imitant cette course folle aux armements.

En outre que ce bill est contraire à notre Constitution et est une violation des principes du gouvernement responsable, on peut se poser la question de savoir quel bien résultera de ce cadeau. Quel besoin s'en fait sentir? Quand le prestige de l'Angleterre était menacé en Afrique, nous avons envoyé des hommes pour lui venir en aide. Nous avons fait quelque chose d'utile; nous avons donné non seulement une aide morale mais pratique. Nos combattants ont pu servir alors et ils ont été très utiles à la mère patrie. Les enfants du Canada ont prêté main-forte à l'Angleterre et leur belle conduite leur a valu à eux et à leur pays l'admiration du monde. Si une situation semblable se produisait encore, on peut compter sur le Canada pour faire de nouveau son devoir, quel que soit le gouvernement, libéral ou conservateur, que notre premier ministre soit Français et catholique ou Anglais orangiste.

Mais de quelle utilité pour l'Angleterre peuvent être trois dreadnoughts sans équipages, quand elle a tous les navires dont elle a besoin ou qu'elle peut équiper. C'est prouver d'une façon concluante par les déclarations précises et pleines de responsabilité faites par le premier lord de l'amirauté, le premier ministre d'Angleterre et autres hommes d'Etat anglais y compris Bonar Law le chef de l'opposition, dont les paroles ont été si souvent répétées dans la Chambre.

Javais l'intention de citer C. H. Cahan, un avocat important de Montréal qui le 3 octobre dernier écrivit à la "Gazette" de Montréal une lettre pour démontrer clairement et d'une manière concluante qu'il était inutile de s'effrayer ou de s'alarmer. M. Cahan est de la Nouvelle-Ecosse et était, il y a quelques années, le chef du parti conservateur à la législature de cette province, c'est un tory convaincu dont la loyauté et l'impérialisme ne peuvent être mis en doute.

Il a cité les discours d'hommes comme le secrétaire des affaires étrangères, sir Edward Grey, le premier ministre, M. Asquith, le chef de l'opposition, M. Bonar Law, le premier lord de l'amirauté, M. Winston Churchill, des hommes comme lord Crew, le comte Brassey, le colonel Seeley, ministre de la guerre et les principaux journaux des deux partis politiques, pour établir que l'Angleterre était maîtresse de la situation et était capable de faire face à tout coalition qu'il serait possible de former contre elle. Il montra encore que les relations entre l'Angleterre et son prétendu ennemi et destructeur, l'empire allemand, n'avaient jamais été plus amicales et plus cordiales.

J'aurais pu comprendre que le Gouvernement canadien et le Parlement en 1909, alors que l'épouvantail allemand avait été soulevé par M. McKenna, aient offert $35,000,000 en or ou aient engagé notre crédit jusqu'à ce montant pour la construction de cuirassés d'escadre, ou même aient pris de plus grands engagements, en l'absence de tout autre moyen de témoigner notre sympathie et d'accorder notre appui à la mère patrie. Mais aujourd'hui, en ce moment, quand il n'y a pas un seul nuage a l'horizon politique qui puisse faire présager une guerre pour l'Angleterre, je ne peux pas comprendre comment un parti peut justifier une semblable proposition. On ne peut l'expliquer que par un seul raisonnement, c'est que l'offre de trois dreadnoughts qui doivent être la propriété de l'Angleterre, équipés et entretenus par elle, est faite comme un expédient politique simplement pour plaire aux nationalistes d'un côté qui déclarent qu'on ne devrait rien faire et aux jingoes de l'autre qui soutiennent que rien ne devrait être fait au point de vue militaire et naval que ce qui est conseillé par Downing-Street.

Déjà les nationalistes ont dit à leurs amis qu'ils ont gagné dans le pays. Ils disent qu'ils avaient à plaire à la grande majorité des Anglais du pays qui ont des droits, ils l'admettent, et que les nationalistes ont consenti à l'offre de $35,000,000 pour des navires, choses horribles et hideuses, qui seront construits en Angleterre, loin des rivages de notre pays, où ils ne pourrait être vus par aucun Canadien et ils seront gardés là-bas dans la mer du Nord sans avoir un garçon ou un homme du Canada dans leur équipage.

Les nationalistes disent, il est vrai, que cet argent pourrait être mieux employé en quais, en ports et en travaux publics dans la province de Québec, mais ils disent aussi qu'ils doivent plaire à la majorité anglaise et qu'ils le font en donnant une contribution de $35,000,000, mais que c'est tout ce que cela nous coûtera. Pas de marine et plus de dépense pour des armements navals. Ce sont les paroles empruntées à l'"Evénement", qui est censé exprimer les sentiments du directeur général des Postes.

C'est seulement un présent d'argent. Vous n'en entendrez plus parler. Il n'y a pas de danger. Les Anglais fourniront les hommes à trente-cinq cents par jour, les mères et les sœurs canadiennes ne subiront aucune perte. Quant à l'argent, Ontario le paiera et l'Ouest le paiera. Cela n'enlèvera pas nos fils de vos demeures comme l'infernal Laurier voudrait le faire.

C'est ainsi qu'on parle dans Québec, mais dans d'autres provinces, dans la grande province d'Ontario, les bons tories chantent une autre antienne. Ils n'admettent pas que c'est la grande province d'On-

tario qui paiera les $35,000,000, oh! non, ceux qui agitent le drapeau diront que ces $35,000,000 sont seulement une expression chaleureuse de notre dévouement à l'empire, c'est seulement le commencement de ce que nous allons faire, nous formulerons plus tard un programme permanent qui réjouira nos cœurs et nos esprits. Naturellement, ils ne disent pas ce que sera ce programme, mais ils citent les discours de nos adversaires pour prouver ce qu'ils avancent.

J'ai été surpris d'entendre, hier soir, l'honorable député de Calgary parler des appels régionalistes qui ont été formulés, assure-t-il, par quelques libéraux, étant donné le passé qu'ont nos adversaires sur ce point, pendant qu'ils préparent maintenant les moyens de recommencer les appels qu'ils ont faits à la veille des dernières élections. Ils ont eu une politique pour Québec et une autre pour Ontario, lors de la dernière campagne électorale. Le manifeste qui a été publié par le premier ministre lui-même a été conçu dans des termes différents, suivant qu'il était destiné à la province de Québec ou aux autres provinces. Les journaux de Montréal ont publié des paroles qui n'ont pas paru dans le manifeste général, connu sous le nom de programme d'Halifax. Dans son manifeste général au peuple du Canada, M. Borden, parlant de la question navale, a dit:

Depuis la dernière élection, le Gouvernement a conçu un autre programme relativement aux affaires navales et qui a une importance considérable. Le programme adopté n'a pas été discuté par le peuple durant cette élection et il porte les marques d'un plan mal étudié et adopté à la hâte.

Le projet du Gouvernement a en vue la création d'une force navale qui sera absolument inutile en temps de guerre et par conséquent d'aucun bénéfice pratique pour le Canada ou pour l'empire.

Le nouveau programme tel qu'il fut publié dans la "Gazette" de Montréal, c'est-à-dire le programme destiné à être répandu dans Québec, contenait le passage que je viens de citer et en plus les mots suivants:

Suivant moi, notre devoir envers l'empire ne peut pas être proprement ou efficacement rempli par une mesure de ce genre... Cela coûtera d'immenses sommes d'argent pour construire, équiper et maintenir une telle flotte. En temps de guerre il en résultera probablement un sacrifice inutile de beaucoup de vies et cela n'ajoutera pas un iota à la puissance de l'empire sur mer. Plus on l'étudie plus il est évident que tout le programme naval du Gouvernement est une erreur malheureuse.

Vous constaterez que dans le programme d'Halifax il n'y avait pas ces mots que je citerai encore:

M. CHISHOLM (Antigonish).

Plus on l'étudie, plus il est évident que tout le programme naval du Gouvernement est une erreur malheureuse.

Je demande pourquoi le passage relatif au sacrifice des existences a été introduit? Ceux qui savent les appels incendiaires auxquels se sont livrés les nationalistes, les alliés des conservateurs dans la province de Québec, pourront répondre à cette question. Permettez-moi de dire que les discours de nos adversaires et les arguments qu'ils emploient dans leurs journaux, indiquent clairement que cette question navale leur sert comme tremplin électoral et qu'on emploie dans une province des arguments dont on ne sert pas dans une autre. Je me souviens des paroles d'Artemus Ward qui dit: Vous pouvez tromper quelques personnes tout le temps, vous pouvez tromper tout le monde pendant quelque temps, mais vous ne pouvez pas tromper tout le monde tout le temps.

L'appel fait par le parti conservateur en 1911 est trop récent dans les esprits pour que ce jeu puisse réussir une seconde fois. La duplicité et la fausseté de la dernière campagne sont encore trop présentes dans les souvenirs pour qu'on puisse le permettre de nouveau.

J'ai dit qu'il n'y avait pas urgence, ni péril imminent. C'est malheureux que nous ne puissions pas nous en tirer sans dépenses pour des armements sur terre et sur mer. En mon nom et au nom de mes électeurs, je dirai que tout en étant dévoués et loyaux à l'empire, s'ils pensaient un seul instant que l'Angleterre fût en danger, ils consentiraient des deux mains à toute cette dépense, ils seraient prêts à ce que le Canada fasse tous les sacrifices nécessaires; mais ils ne peuvent approuver qu'on envoie une pareille somme d'argent sans raison suffisante, et qui ne bénéficiera ni à l'Angleterre ni au Canada. Je dois dire que dans les conditions actuelles il est malheureux que nous ayons à dépenser tant d'argent pour des affaires militaires et navales.

Il est regrettable que nous ne puissions pas employer cet argent au développement du pays, quand on voit qu'une si petite proportion de notre revenu sert à encourager notre industrie fondamentale, l'agriculture; la situation est plus regrettable encore, quand on songe que des sommes aussi considérables sont dépensées, je dirai même gaspillées, pour des fins militaires. Cependant, au fur et à mesure que le pays croît et se développe, il est inévitable que nous ayons un budget de la milice et un budget de la marine. Ce sont des maux nécessaires qu'il nous faut supporter. Les pères de la Confédération avaient prévu la chose, puisque l'acte de l'Amérique britannique du Nord pourvoit à la défense militaire et navale du pays. La première loi de milice fut votée en 1868, pendant que

sir Georges-Etienne Cartier était ministre. La défense navale, bien que prévue par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, n'a été entreprise qu'en 1910. La question a été discutée aux différentes conférences impériales. A celle de 1902, sir Wilfrid Laurier exposait ainsi l'attitude du Canada:

Jusqu'à présent, les dépenses faites par le Canada pour sa défense sont restreintes à l'armée de terre. Le gouvernement canadien est tout autant disposé à donner son attention à la partie navale de cette défense. Il y a, sur les côtes du Canada, un grand nombre d'hommes admirablement doués pour former une réserve navale, et on espère qu'avant longtemps, il sera possible de tomber d'accord sur un système qui assurerait l'instruction de ces hommes et l'utilisation de leurs services pour la défense, en cas de besoin.

Les ministres répètent, en terminant, que tout en étant obligé de refuser son concours aux mesures proposées, le gouvernement canadien comprend parfaitement l'obligation où se trouve le Canada de contribuer à ces dépenses, en proportion de son accroissement en population et en richesse. Ces ministres sont d'avis que ces dépenses doivent être réparties de manière à soulager le contribuable de la mère patrie de quelques-unes des charges qu'il porte en ce moment; ils désirent au plus haut point voir exécuter ces projets de défense, en coopération avec les autorités impériales et sous la direction d'officiers impériaux d'expérience en tant que la chose sera conforme aux principes de gouvernement autonome, qui a été un si puissant facteur dans le développement de l'unité de l'empire.

Cette attitude prise par le premier ministre du Canada reçut l'approbation du Parlement. La question fut discutée au cours de plusieurs sessions et nous n'avons jamais entendu une seule protestation contre le principe qui avait été posé. Rien ne fut fait en matières de dépenses permanentes avant 1909. C'est à cette date que le présent ministre du Commerce, qui était alors député de Toronto-nord, proposa sa résolution du 29 mars. Il n'y a aucun doute qu'il agissait avec l'assentiment et l'approbation de tout le parti conservateur et que son intention était d'obliger le Canada à se charger de sa défense navale. Cette résolution déclare:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fièreté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses, pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports de mer.

Cette résolution déclare qu'il est du devoir du Canada d'assurer la protection de son littoral et de ses ports elle ne parle pas d'une contribution en argent. Permettez-moi de rappeler les remarques du ministre du Commerce au sujet d'une contribution:

La première et plus grande objection que j'ai à une contribution est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne, pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même. Mais ce n'est pas tout. Disons que cette année vous accordiez votre concours financier et que, l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme.

La Chambre ne peut que gagner à la lecture de ces extraits. Ces paroles du ministre du Commerce renferment un grand fond de sagesse et de beaux sentiments et je ne crois pas avoir à me justifier de les répéter.

M. McKAY: Mon honorable ami sait-il que lorsque l'honorable député de Toronto-nord parlait ainsi, il parlait d'une politique navale permanente, d'une contribution annuelle?

M. CHISHOLM: Certainement.

M. McKAY: Alors, la question est bien différente.

M. CHISHOLM: Les arguments dont se servait l'honorable député de Toronto-nord et les raisons qu'il donnait contre une politique permanente de contribution, ont la même valeur appliquée à une forme de contribution quelconque. Toute son argumentation comme celle de tous les membres de l'opposition d'alors, était "Nous proposons une contribution parce qu'il y a urgence. Si les circonstances n'étaient pas critiques, s'il n'y avait pas urgence, la situation serait différente. Il nous faudrait alors adopter une politique permanente".

Je dis que la logique dont a fait preuve en cette circonstance l'honorable représentant de Toronto-nord est tout aussi solide aujourd'hui qu'elle l'était alors. Il est vrai qu'il invoque ici l'argument dont il parlait et qui se rattachait à une contribution annuelle—une politique permanente de contribution—mais son argumentation contre le projet actuel est tout aussi forte contre une politique de contribution permanente. Qu'on me permette d'emprunter encore d'autres extraits au discours de l'honorable député, tels que je les trouve à la page 3484 (v. a.) du hansard:

Vous aurez été protégés durant ce temps-là, mais au Canada lui-même on n'aura enlevé la moindre racine, on n'aura laissé aucun reste; on n'aura pas préparé le sol en vue d'y jeter la semence de la défense afin d'en récolter les fruits.

Et à la page 3496 (v. a.):

Nous devons avoir des commencements.

J'appelle l'attention de l'honorable représentant de Prince-Albert sur les mots suivants:

Nous devons avoir des commencements; ceux-ci doivent être modestes à l'origine, mais un jour ou l'autre, ainsi que je l'ai dit, notre pays possédera sa marine de guerre pour la défense de notre territoire, sinon pour une autre fin.

On ne relève ici le moindre indice d'une contribution, au contraire, il s'efforce de démontrer que nous devrions avoir une marine de guerre pour le défense de notre territoire, sinon pour une autre fin. Qu'on me permette de le répéter à nouveau:

Nous devons avoir des commencements; ceux-ci seront d'abord modestes, mais un jour ou l'autre, ainsi que je l'ai dit, notre pays possédera une marine de guerre pour la défense de son territoire, sinon pour une autre fin. La question pour moi est de savoir s'il ne sera pas plus sage de jeter cette semence maintenant...

Cela date de trois ans au moins.

....et de cultiver sa croissance, au meilleur de nos facultés, étant données les circonstances où nous nous débattons et nos ressources, jusqu'à ce qu'enfin nous en arrivions à cette phase de développements que notre pays a atteinte dans le cas de plusieurs autres grandes entreprises. On observera que, bien que je me sois efforcé de discuter le pour et le contre qui se rattachent à cette méthode et bien que j'aie indiqué les raisons qui militent en faveur de ce projet et celles qu'on peut invoquer à l'encontre, j'avoue que mon propre esprit réclame plutôt une autre forme que celle que revêterait une contribution annuelle de deniers.

Il s'opposait à la contribution sous toutes ces formes et les raisons qu'il invoque ici peuvent s'appliquer, je le répète, à la situation telle qu'elle est aujourd'hui comme elles s'appliquaient alors. Il se prononce ici pour une "autre forme" de participation qu'une contribution en argent. Cette autre forme, il l'indique dans la première partie de son discours, c'est une marine destinée à la défense du territoire.

M. McKAY: L'honorable député sait-il que l'honorable représentant de Toronto-nord parlait d'une politique fixe et qu'à la fin de son discours il a déclaré que si l'on proposait une contribution en deniers en cas d'urgence, il l'appuierait?

M. CHISHOLM: Certainement, c'est précisément ce que j'ai établi. La seule raison invoquée par les honorables membres du Gouvernement alors qu'ils siégeaient à la gauche, c'était qu'il existait une urgence. Ils ont imaginé une urgence créée par la peur de l'Allemagne; ils ont dit qu'il leur faudrait faire quelque chose et que ce projet était la façon la plus tangible de prouver leur dévoûment et leur désir d'aider la mère patrie.

Ainsi que je l'ai déjà dit, je suppose que le projet de résolution soumis par l'honorable représentant de Toronto-nord fut présenté dans le but de forcer la main au Gouvernement et de l'obliger d'inaugurer une politique navale. Le premier ministre d'alors soumit une proposition que je vais lire en entier:

La Chambre réalise parfaitement le devoir du peuple du Canada, au fur et à mesure qu'il augmente en nombre et en richesse, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion exprimée à maintes et maintes reprises par les représentants du Canada, que d'après les relations d'une nature constitutionnelle qui existent aujourd'hui entre la mère patrie et ses colonies autonomes, le paiement de toute contribution fixe au trésor impérial pour des fins navales et militaire ne serait, en ce qui concerne le Canada, constituer une solution assez satisfaisante de la question de la défense.

La chambre a observé avec satisfaction le soulagement apporté au cours des dernières années aux contribuables du Royaume-Uni par le fait que le peuple canadien a assumé une partie considérable des dépenses militaires que devait antérieurement acquitter le trésor impérial.

La Chambre approuvera de tout cœur toute dépense nécessaire destinée à promouvoir l'organisation d'une marine canadienne devant agir de concert avec la marine de guerre impériale, suivant les données conseillées par l'amirauté à la dernière conférence impériale, et en pleine sympathie avec cette dernière, vu le fait que la suprématie maritime de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, à celle de l'empire et à la paix du monde.

La Chambre exprime sa ferme conviction que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, on trouvera le peuple canadien prêt à faire tous les sacrifices nécessaires et à fournir aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale dans toute entreprise destinée à assurer l'intégrité et l'honneur de l'empire.

On laissait croire dans cette proposition à une contribution, et le chef de la gauche de ce temps-là, discutant cette question, a dit, à propos du deuxième alinéa de la motion, page 3512 (v. a.) du hansard:

En tant que mon très honorable ami le premier ministre a énoncé les grandes lignes de la défense navale de ce pays, je tombe parfaitement d'accord avec lui. J'entretiens l'opinion bien arrêtée, d'abord, que les données que nous devons suivre sous ce rapport sont celles d'après lesquelles nous aurons une marine de guerre canadienne qui nous appartienne en propre. Je suis convaincu que c'est là ce qu'il nous faut.

J'appelle l'attention des honorables membres de la droite sur ces dernières paroles:

J'entretiens l'opinion bien arrêtée, d'abord, que les données que nous devons suivre sous ce rapport sont celles d'après lesquelles nous aurons une marine de guerre canadien-

ne qui nous appartienne en propre. Je suis convaincu que c'est là ce qu'il nous faut.

Qu'est-il survenu depuis lors? Quelle sagesse a-t-il acquise qui puisse lui donner raison de renier cette politique? Il a sans doute étudié avec soin les principes qu'il a énoncés au sujet de ce que peuvent être les intérêts les plus sacrés du Canada, et à titre de Canadien il a dit qu'il verrait d'un œil favorable la création d'un service naval canadien. Comment peut-il concilier son attitude actuelle avec celle qu'il prenait alors? Il a parlé du second paragraphe de la proposition d'amendement qui traite des relations constitutionnelles entre la mère patrie et les colonies autonomes et qui réprouve l'idée de verser des contributions fixes au trésor impérial. Le chef de l'opposition a approuvé l'opinion exprimée dans ce paragraphe. Ses paroles sont reproduites à la page 3512, version anglaise des débats; il donne les raisons pour lesquelles il a approuvé ce sentiment. Il dit plus loin:

Il s'y connaît probablement mieux que moi et je ne lui demanderai pas de révéler à cette Chambre ce qui ne doit pas être révélé, mais ne serait-il pas sage de retrancher tout à fait ce paragraphe? Je lui dirai que moi et tout député de ce côté-ci de la Chambre, nous tenons fermement au principe qu'il ne faut pas porter la moindre atteinte aux droits que nous avons de nous gouverner nous-mêmes.

Il pensait alors qu'une politique de contribution devait venir en conflit avec nos droits d'autonomie, mais la droite d'aujourd'hui donne maintenant pour raison que notre autonomie ne souffre pas du tout de ce que nous votons ces deniers, de ce que le Parlement peut aller jusque-là. Cependant, le chef de l'opposition n'a pas exprimé le même avis quand il a adressé la parole sur cette question. Il a dit, au contraire, que ce serait nuire à notre autonomie. Puis il a ajouté:

Mais est-il besoin d'insérer cette proposition en quelque sorte négative, dans une résolution qui devait être envoyée comme un message non seulement à la population de l'empire, mais à celle de tout l'univers?

Puis il fait allusion à l'autre amendement qui se trouve au paragraphe 4. Il dit, à la page 3724, version française:

Un mot de plus au sujet de l'amendement que je suggérerais à mon très honorable ami. Nous lisons au paragraphe 4:

"La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle".

Je serais heureux si mon honorable ami voulait bien, ou pouvait accepter d'insérer dans ce paragrapeh un mot indiquant l'intention d'agir promptement. Par exemple, avant le mot "organisation", mettre le mot "immédiatement" ou après le mot organisation mettre le mot "prochaine", je crois que cela en relèverait considérablement la signification; s'il était ainsi rédigé, j'y donnerais sans hésiter mon adhésion, et je pense que personne dans cette Chambre ne refuserais de l'approuver.

Comment veut-il s'y prendre pour obtenir une organisation rapide, immédiate? En retardant de deux années? En retardant indéfiniment? Car, à l'entendre, il va s'écouler cinquante ans avant que nous ayons une marine, et à entendre les membres de la droite, y compris le premier ministre lui-même, il est évident qu'ils n'ont aucunement l'intention de construire une marine canadienne. Le premier ministre propose de faire l'essai de cette politique de contribution. Or, je soutiens que s'il y a lieu d'accorder une contribution de $35,000,000 cette année, il y aura également lieu d'en accorder une l'année prochaine. Si elle est nécessaire comme une prime d'assurance, pour la protection de notre commerce, pour me servir de l'expression du député de Calgary, nous devrons payer notre prime tous les ans ou bien notre assurance deviendra caduque.

Si la preuve de notre loyalisme et de notre dévouement à la couronne réside dans le versement d'une contribution en argent cette année, n'y aura-t-il pas lieu à une contribution encore l'année prochaine? A mesure que nous vieillirons, et que nos revenus augmenteront, il est raisonnable de supposer, il est logique de conclure que ces contributions augmenteront d'année en année et que bientôt Downing-Street ou les lords de l'amirauté commenceront à penser qu'ils ont droit de nous taxer, ils considéreront la taxe comme obligatoire et non comme le fruit d'une faveur et, ils nous l'imposeront comme un devoir envers l'empire. Quand ce sujet fut mis en délibération il y a quelque temps, l'opposition n'a pas soutenu que la politique de contribution fût acceptable. Au contraire, ses arguments ont tendu à prouver qu'elle ne voulait pas d'une contribution. Le chef de l'opposition d'alors et son premier lieutenant, le député de Toronto-nord, se sont prononcés clairement contre cette idée et en faveur de la politique tendant à nous doter d'une marine canadienne. Le projet de résolution modifié comme le désirait M. Borden. fut adopté à l'unanimité, l'avis du chef de l'opposition d'alors fut accepté, et le projet de résolution qui fut adopté était conçu en ces termes:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus

large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

La Chambre a adopté cette résolution d'une commune voix, et c'est le chef de l'opposition d'alors qui en a suggéré le texte. Elle formulait le programme du parti conservateur de ce temps-là et celui de toute la population canadienne. Ce programme était d'accord avec les engagements pris par le premier ministre du Canada lors des conférences coloniales, engagements qui ont été ratifiés et confirmés par le Parlement. Lorsque la droite nous demande: "Pourquoi n'avez-vous pas consulté le pays; pourquoi n'avez-vous pas alors soumis au peuple votre programme naval"? nous répondons qu'il n'y avait pas de divergence d'opinions sur cette question. Elle n'était pas nouvelle. Elle avait été soulevée et discutée à la conférence impériale de 1902 et aux divers conférences subséquentes, avant que le projet n'eût été formulé dans la résolution que la Chambre a adoptée d'une commune voix. Par conséquent, il n'était pas nécessaire de consulter le peuple.

Dans ce cas-ci, on déroge aux principes reconnus du gouvernement responsable. Il y a une innovation qui doit être soumise au peuple. Celui-ci est divisé sur cette question; par conséquent il doit être appelé à se prononcer.

M. DAVIDSON: Avant de reprendre son siège, l'honorable député nous dira-t-il s'il approuve le principe de l'amendement, à savoir qu'un bill concernant le remaniement de la carte électorale doit être déposé au cours de la présente session de la législature?

M. CHISHOLM: Je discute la question navale, non la question du remaniement des circonscriptions électorales. J'aurai

quelque chose à dire sur ce dernier sujet quand le temps viendra, et j'espère que mon honorable ami montrera plus de zèle pour obtenir quelque chose pour la Nouvelle-Ecosse lors de la confection de la nouvelle carte électorale qu'il n'en a déployé jusqu'à ce jour pour favoriser l'établissement de l'industrie de la construction navale à l'aide du programme de son chef. Le chef de l'opposition de ce temps-là et son principal lieutenant, le ministre du Commerce, étaient opposés à une contribution et le motif qu'ils invoquaient s'applique avec une égale force à toutes sortes de contributions. Qu'on me permette une autre citation dans l'intérêt des députés de la droite. Je rapporterai les paroles du chef du Gouvernement lui-même. Il disait:

Quelqu'un a suggéré, au lieu de l'organisation d'une marine canadienne, l'adoption d'un mode de contribution annuelle de la part du Canada en faveur de la métropole.

Il parlait d'une contribution "annuelle", mais il faut voir sous le même jour toutes sortes de contributions.

...et je dois admettre qu'au point de vue stratégique je serais enclin à partager l'opinion de l'amirauté que ce serait là la meilleure manière, pour les possessions autonomes de l'empire, de fournir leur quote-part. Mais, monsieur l'Orateur, au point de vue constitutionnel et politique, je suis opposé à cela pour plusieurs raisons.

Ces raisons militent contre le présent projet de contribution aussi énergiquement que contre le projet de contributions annuelles.

D'abord, je ne crois pas que cela puisse durer. En deuxième lieu, il y aurait là une source de froissements. Cela fournirait un élément de lutte entre les partis. La nature et le montant de la contribution seraient l'objet de la critique dans les deux parlements. Cela ne pourrait avoir ni permanence, ni continuité. Cela conduirait à la rupture du lien actuel entre le Canada et l'empire.

A mon avis, l'on ne saurait établir la coopération permanente en fait de défense qu'en se servant de nos propres matériaux, du travail de nos propres citoyens, qu'en utilisant et en développant nos propres talents et nos propres ressources, et surtout en cultivant chez le peuple le sens de sa responsabilité en ce qui concerne sa quote-part des affaires internationales.

Eh bien, inculquera-t-on aux gens ce sens de la responsabilité en les obligeant à ouvrir leur bourse, à y prendre ce qui s'y trouve et à l'envoyer à l'Angleterre. Je déclare que la politique du parti conservateur en ce temps-là n'était pas une politique de contribution, mais de défense navale canadienne. Qu'on me permette de citer d'autres conservateurs qui font autorité. Je préfère citer des conservateurs plutôt que des libéraux, parce que la droite ne niera pas le poids de l'opinion de ses organes et de ses chefs.

L'"Ottawa Journal", après s'être défendu de prétendre exprimer les vues du Gouvernement, dit ce qui suit:

Le "Star" de Montréal demande à grands cris, comme c'est son habitude, que M. Borden offre deux dreadnoughts à l'Angleterre. Le "Herald", de Hamilton, veut que le Canada donne une contribution annuelle pour le soutien de la marine anglaise. Le "Journal" préfère la création d'une marine canadienne. Nous n'avons pas encore trouvé de raison de changer d'opinion.

La proposition du "Star" de donner deux dreadnoughts ne serait pas trop mauvaise, si elle n'empêchait pas, comme il est tout probable qu'elle empêchera—et en ne devrait proposer aucune mesure temporaire, toute intéressante et effective qu'elle pourrait être, qui pourrait empêcher l'adoption d'une mesure précise, ferme et permanente de coopération du Canada à la défense navale de l'empire. L'idée du "Herald" d'Hamilton est la pire de toutes.

Nous sera-t-il permis de demander si notre pays est si efféminé qu'il ne soit pas sage pour lui d'avoir sa propre marine? Ne valons-nous pas la république Argentine, le Chili, le Danemark, la Chine ou la Belgique? Que nous manque-t-il? Notre race est-elle inférieure à celle qui habite l'Australie ou la Nouvelle-Zélande? Nous avons construit les plus grands chemins de fer et les plus grands canaux du monde; en quarante ans, nous avons constitué une nation forte avec des provinces faibles et répandues sur la moitié d'un continent. Quelle infériorité mystérieuse nous empêche de construire des navires de guerre? L'extravagance, nous dit-on? Le gaspillage? Cela n'a pas de sens. Il n'y aura pas plus d'extravagance ni de gaspillage dans la construction des navires de guerre qu'il y en a eu dans nos autres grandes entreprises nationales, qui certainement ont très bien réussi.

Voilà ce que disait l'"Evening Journal", d'Ottawa, un journal conservateur respectable. Je demande aux honorables députés de la droite de réfléchir sur les arguments apportés par ce journal en faveur de la création d'une marine canadienne et contre une contribution à la marine impériale. Mais peut-être que l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) aimerait qu'on lui cite des autorités qu'il ne peut pas répudier. Je vais lui citer un article du "Herald" d'Halifax, son journal favori, le journal dans lequel il s'inspire, et je suis certain qu'il admettra que tout ce que dit le "Herald" d'Halifax est vérité d'évangile. Le 29 septembre 1909, ce journal disait:

Le clan des Petits-Canadiens voudrait nous faire croire que l'on voit avec déplaisir en Angleterre notre persistance à défendre notre autonomie.

C'est une erreur complète.

Les journaux unionistes et impérialistes, qui s'occupent réellement des affaires de l'empire reconnaissent non seulement notre droit absolu à régler nous-mêmes le problème de la défense du pays, mais ils disent aussi que c'est absolument sage. On n'est pas mécontent parce que nous voulons avoir la direction de notre marine. Le mécontentement vient de notre tiédeur à organiser une marine de ce nom.

Nous avons deux problèmes à résoudre parce que nous avons deux océans.

(1) L'océan Atlantique est la route qui conduit à notre principal marché. Sur cet océan vit notre principale population maritime, on pourrait dire notre seule population maritime. A l'autre extrémité de l'océan Atlantique est l'Angleterre avec sa marine, et de ce côté ici est le Canada qui lui envoie un commerce sur lequel il n'a établi encore aucune protection locale. La situation est donc comme suit:

(a) Le sort de la guerre sera décidé par les gros cuirassés et dans les mers européennes. La Grande-Bretagne possède aujourd'hui la suprématie dans ces mers, et sur sa flotte reposera le gros du fardeau pendant quelque temps encore de la défense impériale.

(b) Mais on pourrait attaquer notre commerce sur l'Atlantique pendant que les cuirassés d'escadre se battront. Pour repousser ces attaques nous n'avons pas de marine. A mesure que le pays grandit nous devons avoir des navires pour mieux protéger les routes transatlantiques.

Le même article décrit comme suit la situation sur la côte du Pacifique:

Notre devoir sur la côte du Pacifique paraît donc être:

(a) Faire la police sur nos côtes afin d'en éloigner les navires de guerre des autres pays. Pour cela, il nous faut surtout des torpilleurs.

(b) Coopérer avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les autorités impériales de façon à avoir une escadre dans l'océan Pacifique.

Le Canada s'est engagé à faire la police dans l'océan Pacifique en coopération avec l'Australie, et aujourd'hui le gouvernement australien se plaint que le Canada a manqué à sa parole, ce qui ne nous met pas dans une position très honorable. Mais si mon honorable ami doute encore qu'une marine canadienne a été la politique du parti conservateur depuis 1910 jusqu'à 1911, je lui citerai quelques extraits d'une circulaire électorale conservatrice répandue dans la ville d'Halifax pendant les élections. C'est la circulaire à laquelle le très honorable premier ministre doit son élection dans cette circonscription. Elle porte pour titre:

Construction de navires en fer à Halifax. Telle est la politique magnifique de M. R. L. Borden.

Il n'est pas question du tout de contribution; on ne prétend pas que le Canada est incapable de construire des navires de guerre, ni que ce serait un gaspillage d'argent ou de folie que de s'engager dans une entreprise de ce genre. Cette circulaire électorale disait:

Parlant devant une assemblée publique tenue à Halifax, dans la soir e du 14 octobre

1909, le chef conservateur, M. R. L. Borden a fait une déclaration importante au sujet de la construction de navires en acier à Halifax, déclaration qui doit avoir causé une grande satisfaction à notre population qui, depuis déjà plusieurs années demande au gouvernement Laurier de l'aide en faveur d'une industrie de ce genre, mais n'a reçu de ses collègues qu'un accueil très froid, ou, ainsi que les événements l'ont prouvé, des promesses qui n'ont jamais été réalisées.

A cette assemblée le chef conservateur disait:

La Chambre des communes a adopté à la dernière session une certaine résolution concernant la défense navale du pays sur laquelle les deux partis se sont unis. Cette politique peut ne pas répondre à toutes les aspirations du parti conservateur, mais il nous a semblé que nous devions nous placer, si possible, au-dessus des divisions de parti au sujet d'une question si vitale et si importante, et qu'il valait mieux adopter la pratique suivie depuis de nombreuses années par les deux partis politiques en Angleterre, lorsqu'il s'agit de relations avec les pays étrangers.

Il reste à savoir de quelle façon le gouvernement actuel exécutera la politique qui a été tracée dans la résolution dont j'ai parlé.

Il est un principe au moins qui devrait prévaloir: c'est par notre travail et par notre industrie que les précautions nécessaires à la défense de nos côtes devraient être prises dans la mesure qu'il est raisonnablement possible. A ce propos, ne pouvons-nous espérer un encouragement à l'industrie de la construction des navires, qui, au Canada a fait depuis longtemps défaut? Le moment devrait être venu pour la Nouvelle-Ecosse de tirer profit de la circonstance.

La Providence a doté cette province des matériaux, des hommes et de la situation maritime essentielle, non seulement à l'exécution d'un projet de défense et de protection de nos côtes, mais aussi à la reprise d'une industrie qui a rendu autrefois la Nouvelle-Ecosse célèbre dans le monde entier.

C'a été de la part du chef de l'opposition une déclaration importante et hautement satisfaisante, et tout ce que l'on pouvait attendre de quelqu'un qui n'est pas au pouvoir.

Telle a été en 1909 la politique du chef des conservateurs et telle est encore aujourd'hui sa politique.

Le premier ministre assure maintenant que nous ne pouvons construire des vaisseaux au Canada, mais cet argument disparaît. Voyez ce que le Canada a fait partout le pays. Au début d'une entreprise industrielle quelconque, nous avons eu des difficultés à vaincre; il nous a fallu faire venir du dehors des artisans d'élite, qui ont instruit les nôtres, si bien qu'aujourd'hui, dans nos divers établissements, ce sont des Canadiens à qui l'on donne les charges les plus hautes. Il en pourra être de même de la construction des navires, y compris les dreadnoughts. Nous pourrons pour commencer être obligés d'emprunter au dehors des hommes entendus au métier; mais nous voulons bien payer en attendant que l'expérience nous vienne et nous sommes disposés à apprendre. Nous avons dans la province de la Nouvelle-Ecosse une des plus beaux systèmes d'écoles techniques que l'on puisse trouver au Canada, et, grâce à cet avantage, il faudra peu de temps aux nôtres pour qu'ils deviennent capables d'exécuter l'ouvrage le plus délicat et le plus difficile que l'on exigera d'eux. Nous savons par expérience ce qui en est, pour avoir vu comment les choses se sont passées à Sydney. Lors de l'établissement des aciéries, nombre de personnes assuraient que la chose ne pourrait pas marcher, que c'était trop compliqué, que nous n'avions pas les hommes voulus pour mener à bonne fin une telle industrie. Les propriétaires ont dû faire venir des ouvriers d'Angleterre, d'Allemagne et des Etats-Unis, et ces étrangers ont fait pendant les premières années la partie la plus technique de l'ouvrage. Mais aujourd'hui cet immense établissement de Sydney qui donne de l'emploi à des milliers de personnes, qui paye chaque jour des milliers de dollars en salaires, sans compter que nos cultivateurs ont une occasion d'écouler leurs produits, est aujourd'hui dirigé et administré par des hommes originaires de la Nouvelle-Ecosse et dont on ne saurait trouver nulle part leurs supérieurs pour la science des affaires. Pourquoi la même chose ne peut-elle se faire dans le cas de la construction des navires à vapeur. Permettez-moi de rappeler à ce sujet les paroles de l'honorable George E. Foster:

> Il me semble qu'avec les immenses ressources du Canada, ressources en blé, en viandes, en forces hydrauliques, avec les avantages dont nous jouissons sur mer comme sur nos eaux intérieures, l'imagination peut difficilement se figurer toute l'étendue du commerce qui attend les vaisseaux canadiens, dont les équipages seront également canadiens. Ce sera un puissant instrument de richesse et d'expansion mis à peu près exclusivement entre nos mains. Mais, pour accomplir cet objet, il nous faut construire des vaisseaux d'acier. Voyez ce qui se passe en Angleterre, faites le tour de ses côtes, où, depuis Newcastle jusqu'à la Clyde, il se construit des vaisseaux. Quelles sont les forces mises en œuvre? La construction de navires de guerre est aujourd'hui en Angleterre le grand encouragement à la construction de navires marchands en fer ou en acier. Les deux marchent de pair. Ils s'entremêlent l'un avec l'autre. Je dis que la construction en ce pays de navires d'acier poussée au point d'entreprendre celle des navires de guerre ne profiterait pas au Canada seulement, mais aussi à la Grande-Bretagne.

C'est insulter à l'intelligence des Canadiens que de dire qu'il nous est impossible de mener à bonne fin l'industrie des constructions navales. Si cette industrie était établie au Canada, ce serait pour nos produits de toute sorte et ceux des champs en particulier, une excellente occasion de

M. CHISHOLM (Antigonish).

s'écouler. Cela impliquerait la dépense dans le pays de millions de dollars. Je m'étonne qu'un conservateur, un partisan de la Politique nationale, s'élève contre cette proposition; je m'étonne qu'il se trouve un Canadien ayant assez peu de foi en son pays pour déclarer qu'il est impossible de construire des vaisseaux au Canada. Supposé même qu'il doive en coûter un quart de plus pour construire des vaisseaux dans le pays, l'argent, après tout, y sera dépensé, et les avantages découlant de cette dépense excéderont de beaucoup ceux qui peuvent résulter d'une dépense faite en dehors. Des membres de la droite ont dit que l'établissement d'une marine canadienne faisait présager la séparation. Mais, il n'y a pas encore si longtemps que le présent premier ministre, les principaux organes du parti conservateur et les représentants du sentiment tory dans tout le pays se déclaraient en faveur de la chose, et ils ne disaient pas alors qu'elle faisait présager la séparation. Dès que le peuple de ce pays a droit de gérer ses propres affaires intérieures, il ne saurait y avoir de séparation. Tant qu'il aura ce droit, il sera fidèle à la mère patrie et il lui sera dévoué. Nul parti au Canada ne demandera la séparation. Inutile d'en parler tant que vous n'aurez pas fait naître du mécontentement. Je puis vous citer Winston Churchill et plusieurs autres hommes d'Etat anglais pour vous faire voir que cette prétention d'associer l'idée d'une marine canadienne à celle d'une politique séparatiste est digne du plus profond mépris, et qu'elle est une insulte gratuite au peuple du Canada. C'est mettre en doute la loyauté des Canadiens et il est à peu près temps de mettre un terme à cette sorte de manœuvres. Comme l'a fait observer l'honorable député de Bonaventure, lorsque le gouvernement responsable a été discuté dans le pays, les conservateurs de ce temps-là prétendaient eux aussi, comme le prétendent aujourd'hui ceux qui leur ont succédé, qu'il était déloyal de vouloir pour le Canada un gouvernement responsable.

Le croirait-on? Voici ce qu'écrivait lord Stanley, alors secrétaire d'état aux colonies dans le gouvernement conservateur en Grande-Bretagne, je cite:

> Placez le gouverneur du Canada dans une dépendance absolue à l'égard de ses ministres, et bientôt le Canada deviendrait une colonie indépendante et républicaine. Il était incompatible avec la forme du gouvernement monarchique d'attribuer ou Gouverneur général une responsabilité nominale, tout en le dépouillant de tout pouvoir et de toute autorité, de le réduire à ce degré de puissance attribuée au souverain de ce pays; c'était absolument incompatible avec la dépendance coloniale et c'était oublier la distinction qui doit subsister entre un pays indépendant et un pays soumis à la domination de la mère patrie.

C'est ainsi que les tories d'Angleterre envisageaient l'agitation créée par les libéraux du Canada pour la responsabilité ministérielle. Aux yeux de ces tories, la responsabilité ministérielle était incompatible avec les institutions monarchiques.

Qu'a prouvé la suite? Au lieu de cet état de mécontentement, au lieu de l'agitation qui régnait dans les esprits à cette époque, alors que les tories jetèrent des pierres au gouverneur général à Montréal et incendièrent les édifices du Parlement le peuple aujourd'hui vit heureux, paisible et content. Voilà pour la politique séparatiste. De tous les arguments, c'est bien le plus absurde qu'on puisse concevoir. Dans quel but veut-on donner ces trente-cinq millions? D'aveu général, il n'existe pas de crise grave.

Il y a la possibilité de guerre, il est vrai. Les Etats-Unis sont en danger de guerre; la Chine, le Japon le sont également; ce danger menace toutes les nations. Mais pour l'Angleterre il n'y a pas aujourd'hui plus de danger de guerre qu'il y a vingt-cinq ans; et n'est-elle pas en mesure de faire face à la situation aussi facilement aujourd'hui qu'autrefois? C'est ce que les hommes d'Etat anglais démontrent d'une façon indiscutable. Le 30 janvier, M. Winston Churchill, portant la parole à un banquet à Dundee où l'on avait proposé la santé de la marine, disait:

> Cet après-midi, vous avez bu à la santé de la marine. La marine est puissante et il faut qu'elle le soit à l'époque où nous vivons. Quand il me sera donné de porter la parole devant la Chambre des communes, en mars prochain, sur le budget naval pour l'exercice, je serai en mesure de prouver que non seulement la marine est forte, mais qu'elle se fait de plus en plus forte, en réalité et d'une façon relative, et qu'aucun danger ne menace la puissante position que nous avons acquise et que nous sommes bien décidés à ne pas laisser affaiblir ou détruire par le progès des temps ou par les changements apportés à la science navale.

Les ministériels prétendent qu'il faut prêter notre concours financier à la Grande-Bretagne afin d'alléger le fardeau des taxes qui écrasent le pauvre contribuable britannique. Le "Star" de Montréal a publié nombre d'articles larmoyants en ce sens.

Ces millions allègeront-ils dans la moindre mesure le fardeau du contribuable britannique? Nullement, parce que cette proposition se résume à dire que ce pays-ci qui est le plus fortement grevé d'impôts qui existe, versera trente-cinq millions puisés dans la caisse publique pour ajouter de nouveaux bâtiments de guerre à la flotte de l'Angleterre qui devra les équiper et les entretenir aux frais du contribuable anglais. J'allais citer la réponse de M. Churchill à lord Beresford, mais voici ce que le premier

lord de l'amirauté det en subtance: Les navires que nous voulons construire, dit-il, seront supplémentaires à ceux que la Grande-Bretagne veut construire; c'est-à-dire que la Grande-Breagne doit appliquer son programme régulier de constructions maritimes et que nos trois vaisseaux seront supplémentaires; c'est ainsi que l'a stipulé le Gouvernement fédéral.

Si ces trois vaisseaux doivent être supplémentaires au nombre régulier de vaisseaux de la flotte, soit que nous versions cette contribution ou non, comment allons-nous réduire le fardeau des impôts qui écrase le contribuable britannique. D'autre part, comme nous imposons à la Grande-Bretagne ces trois nouveaux vaisseaux, sans fournir les fonds voulus pour leur équipement ou leur entretien, nous aggravons le fardeau du contribuable britannique, de sorte que la charge du pauvre "Titan fatigué", au lieu de s'alléger, s'alourdit davantage.

Le parti libéral veut la construction d'une flotte canadienne, Je regrette que les besoins de la situation nous forcent d'effectuer pareille dépense. Nombre de gens au Canada préféraient que l'on consacrât ces deniers aux arts de la paix, au développement du pays. A mesure que nous nous élevons au rang de nation, il nous faut accepter les fardeaux d'une nation, et c'est précisément d'un de ces fardeaux qu'il s'agit. Nous sommes sans doute bien heureux d'avoir un seul roi, un seul drapeau, un seul empire, mais je me demande pourquoi il n'y auraitqu'une seule marine militaire? Pourquoi une seule marine, plus qu'une seule armée? Pourquoi pas coopérer à la défense de l'empire, en ayant nos forces navales ici sous notre direction en temps de paix, prêtes à voler au secours de l'empire en temps de guerre?

J'ai l'intention de voter contre cette contribution; et en prenant cette attitude, je suis convaincu que c'est le sentiment général du peuple canadien; et, si on le met en lieu d'exprimer son avis, il manifestera indubitablement sa désapprobation de la mesure proposée. Les ministres ne veulent pas consulter le peuple en pareille matière; bien que, lorsqu'ils étaient à la gauche, ils aient posé en principe qu'il faut soumettre ces questions au peuple. Je comprends parfaitement ce que ces messieurs éprouvent en pareille matière; car bien qu'il n'ait guère été plus d'u an au pouvoir, jamais Gouvernement au Canada n'a reçu autant de soufflets que ces messieurs en ont reçu, sous un régime pourtant de si courte durée. D'ordinaire, quand un Gouvernement vient de recevoir le mandat populaire, et s'installe au pouvoir, le Gouvernement gagne invariablement les élections partielles.

M. CHISHOLM (Antigonish).

Quelques mois à peine après l'avènement de ces messieurs au pouvoir, installés qu'ils étaient en toute sécurité sur les banquettes ministérielles, j'ai été témoin de ce singulier spectacle: leur défaite aux élections partielles. A la veille d'une élection, on a dit que si le Gouvernement était vaincu, ce serait l'injection de la première goutte de poison dans les veines du corps électoral, ce qui aboutirait à la ruine et à la mort du parti. Ce poison. . .

M. DAVIDSON: L'honorable député fait-il allusion à l'élection d'Antigonish?

M. CHISHOLM: Il sera question plus tard de l'élection partielle d'Antigonish; mais de concert avec ses amis, il ne retirera guère de consolation de ce qu'il apprendra. Je fais allusion à l'élection partielle qu'ils provoquèrent lorsqu'ils cherchèrent à faire mordre la poussière à l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham); les électeurs de Renfrew rendirent alors leur verdict. Le Gouvernement s'efforça d'enlever le comté de Richelieu. Le ministre des Travaux publics tenta l'impossible pour gagner ce collège électoral et le grand chevalier de Charlevoix participa aussi à cette campagne. Il y eut de singulières révélations au sujet des manœuvres électorales dans ce comté, mais le Gouvernement fut vaincu quand même. Ce n'est pas tout; l'élection locale qui a eu lieu dans la province de Québec a détruit les derniers vestiges du torysme et du nationalisme, son allié, et presque toute la province devint libérale en cette circonstance. En Saskatchewan, où le ministre des Travaux publics dirigeait la campagne, le peuple donna la même réponse, et pour comble de misères et d'épreuves, le puissant ministre, regardé comme le type de l'honneur et de la droiture, celui-là même que la voix publique avait salué, à son accession au pouvoir, comme le grand ministre, comme d'un des plus forts ministres ayant détenu un portefeuille sous le régime de la confédération, voilà que ce ministre, dis-je, démissionne, remet son portefeuille au premier ministre, un an à peine après son entrée en fonction au ministère. Est-il étonnant que le Gouvernement redoute l'appel au peuple, avec un semblable passé, alors qu'il a essuyé de si terribles revers, un an à peine après son accession au pouvoir. Il voit une main mystérieuse tracer sur le mur les paroles fatales et voilà pourquoi il n'ose mettre le peuple dans ses confidences et lui permettre de se prononcer sur ce bill.

(Sur motion de M. Emmerson la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à une heure dix minutes, jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 27 février 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix, sont marquées d'un astérisque.)

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE TERRE-NEUVE.

M. SINCLAIR demande:

1. Quelle est la valeur totale des exportations du Canada à Terre-Neuve pour l'année civile 1912?
2. Quelle est la valeur totale des importations de Terre-Neuve pour la même période?

M. REID:

1. Produits canadiens exportés, $4,244,390; produits étrangers, $226,367; total, $4,470,757.
2. $2,162,195.

ACCIDENTS A LA NAVIGATION.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel est le nombre d'accidents arrivés en mer ou dans les eaux intérieures du Canada à des voiliers enregistrés au Canada en 1912?
2. Combien de vies, s'il en est, ont été perdues par suite des susdits accidents?
3. Quel est le nombre d'accidents arrivés en mer et dans les eaux intérieures du Canada à des bateaux à vapeur ou navires autres que des voiliers, enregistrés au Canada en 1912?
4. Combien de vies, s'il en est, ont été perdues par suite d'accidents, tel que mentionné dans la question 3?

M. HAZEN:

1. En mer, 104; dans les eaux intérieures, 4.
2. En mer, 12; dans les eaux intérieures, nil.
3. En mer, 52; dans les eaux intérieures, 30.
4. En mer, 2; dans les eaux intérieures, 14.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DU YUKON.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait un marché avec quelque personne ou firme pour fournir les huttes ou cabines sur les lignes télégraphiques de l'Etat, depuis Quesnel-nord jusqu'à Dawson, dans le territoire du Yukon?
2. Dans l'affirmative, quels sont le nom ou les noms des entrepreneurs, et quel est le coût des articles fournis par le ou lesdits entrepreneurs, pour l'année 1912?
3. S'il n'y a pas de contrat régulier actuellement, de qui ces articles sont-ils achetés, et sur quelle recommandation?

M. ROGERS:

1 et 2. Non.

3. Jusqu'au mois de novembre 1912 (date du dernier rapport): P. Burns) Co.; Whitney et Pedlar; Cie de la baie d'Hudson; W. J. Larkworthy; Kelly, Douglas) Co.; Jos. Horsfall; A. Klimesch; John A. Fraser) Co.; R. Boyd Young & Co.; Boss Bakery ; Barton Bros.; H. E. Brown; McIntosh & Dickson; J. B. Kershaw; E. L. Gillman; Henry Detras; Taylor & Drury; Marryfield & Co. (recommandés par M. H. S. Clements, M.P.); Arctic Trading Co. (recommandés par M. Thompson, M.P.).

SERVICE POSTAL ENTRE MEADOWVILLE ET MURRAYFIELD.

M. MACDONALD demande:

1. Qui est l'entrepreneur pour le transport du courrier entre Meadowville et Murrayfield, comté de Pictou?
2. Quelle est sa rémunération par voyage?
3. Un contrat permanent a-t-il été passé?

M. PELLETIER:

1. Alexandre Murray.
2. Le marché est fait pour $165.00 par année (environ $1.05 par voyage).
3. Oui.

EXTENSION DU RESEAU DU CHEMIN DE FER DE L'ETAT.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que demain la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante:

Qu'il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux peut, subordonnément à l'autorité du gouverneur en conseil, construire, acheter, louer, ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, tout le chemin de fer, pont de chemin de fer, station de chemin de fer, terminus de chemin de fer, bac transbordeur ou autres travaux de chemin de fer, et que tout tel chemin de fer ou autres travaux formeront partie du réseau des chemins de fer de l'Etat.

La motion est adoptée.

L'EXPEDITION POLAIRE DE STEFANSSON.

Sir WILFRID LAURIER: Une rumeur persistante veut que le Gouvernement canadien ait conclu des arrangements avec M. Stefansson, pour organiser une expédition dans les régions polaires. Une dépêche de New-York, publiée par le "Citizen" de ce matin, semble confirmer la rumeur. Cette dépêche annonce que le Gouvernement canadien a fait l'acquisition d'un baleinier, le "Karluck". Je désirerais savoir s'il y a quelque chose de fondé dans cette nouvelle.

M. BORDEN: La rumeur dit vrai, et le décret du conseil peut être déposé sur le bureau de la Chambre immédiatement si mon honorable ami le désire.

Sir WILFRID LAURIER: Il serait peut-être préférable de déposer en même temps toute la correspondance.

M. BORDEN: En effet. Je ne crois pas qu'il existe de documents importants, mais tout ce que nous avons sera déposé. Voici

en quelques mots ce dont il s'agit: Certaines institutions d'un pays étranger préparaient une expédition pour explorer des régions que nous prétendons être sous notre juridiction. Le Gouvernement canadien fut invité à coopérer à cette expédition qui est de nature à donner des résultats utiles; mais nous avons cru que si elle devait avoir lieu, il serait préférable de la mettre sous les auspices du Gouvernement. Les institutions scientifiques dont j'ai parlé, nous ont gracieusement cédé la place, mais il est assez probable qu'elles chargeront un certain nombre de savants de prendre part à l'expédition, bien que je n'en sache rien.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU SAGUENAY ET TRAVAUX SUR LA RIVIERE SAINT-CHARLES.

M. LEMIEUX: J'ai une question à poser à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et une autre, à l'honorable ministre des Travaux publics. J'ai entendu dire que le Gouvernement avait décidé de faire l'acquisition du chemin de fer de Québec au Saguenay et je désire savoir s'il y a quelque chose de vrai dans cette rumeur. Je désirerais savoir également, s'il est vrai que des soumissions ont été reçues pour la construction d'un barrage et d'une écluse sur la rivière Saint-Charles et que ces travaux coûteront $3,000,000.

M. COCHRANE: Je n'ai jamais entendu dire que le Gouvernement se proposait d'acheter le chemin de fer de Québec au Saguenay; ce n'est certainement pas son intention.

M. ROGERS: Je supose que l'honorable député veut parler des travaux sur la rivière Saint-Charles. Des soumissions ont été reçues et dès que l'entreprise aura été concédée, je déposerai volontiers tous les documents concernant cette affaire.

LE TRAITEMENT DU DR FRIEDMAN CONTRE LA TUBERCULOSE.

M. A. K. MACLEAN (Halifax) propose l'ajournement de la séance pour avoir l'occasion de saisir la Chambre du projet d'envoyer aux Etats-Unis des personnes compétentes, chargées de rencontrer le Dr Friedman, d'Allemagne, concernant son traitement contre la tuberculose.

Je n'emploie pas ce moyen avec l'intention de provoquer une longue discussion, mais simplement pour savoir si le Gouvernement s'est procuré des renseignements concernant cette découverte et pour exposer les avantages qu'il y aurait à envoyer immédiatement à New-York des personnes compétentes chargées de rencontrer le Dr Friedman. Je n'entreprendrai pas de discuter les mérites de cette cure, ou ce traitement, mais même s'il ne donnait que la moitié des résultats que le Dr Friedman en attend, il aura conféré un grand bienfait à l'humanité. Comme il était assez naturel, cette découverte a été accueillie avec un certain degré de réserve et d'incrédulité, mais cependant, elle a été approuvée par des savants jouissant d'une grande réputation dans le monde médical. Même si les événements venaient à démontrer que le traitement est sans valeur, la question est si importante qu'elle mérite d'attirer l'attention du Gouvernement. Cette découverte a déjà fait quelques bruits au Canada et je sais, qu'au moins un citoyen de ma province, est allé consulter le Dr Friedman en Allemagne.

En lisant les journaux publiés hier, j'ai été frappé du contenu d'un télégramme de New-York que j'aimerais lire à la Chambre. Il est ainsi conçu:

New-York, le 25 février.—Le gouvernement des Etats-Unis a reconnu, d'une façon officielle, la prétention du docteur Frederick F. Frieman qui affirme avoir découvert le moyen de guérir la tuberculose; le chirurgien en chef a commandé à un médecin du service de l'hôpital des Etats-Unis, le docteur William H. Foster, de se rendre auprès du jeune médecin allemand à son arrivée à ce port hier, lorsque le "Kron Prinzessin Cecilie accosterait au quai.

A la demande du chirurgien de l'Etat, le docteur Friedman, après avoir parlé à bord de ce steamer durant près d'une demi-heure sur son voyage jusqu'à la quarantaine, a consenti à céder une certaine quantité du bacile qu'il estime avoir découvert,—elle sera soumise à l'étude des médecins de l'Etat et les médecins attachés au service de l'hôpital de l'Etat pourront ainsi constater l'efficacité de cette cure. Il a consenti à rencontrer un expert attaché au laboratoire de l'Etat en cette ville jeudi prochain pour des fins de démonstration dont les sujets seront des malades atteints de tuberculose qu'on trouve à cette institution.

Quels que puissent être les avantages qu'offre cette cure prônée par le docteur Friedman, je me permets de faire observer qu'il incombe au Gouvernement—et c'est un devoir qu'il doit remplir à l'égard de notre population—de reconnaître officiellement M. le docteur Friedman et sa cure. Si j'ai pris quelques minutes du temps de la Chambre, c'était dans le but de présenter au Gouvernement combien il importait d'envoyer aux Etats-Unis une personne possédant toutes les aptitudes requises pour discuter avec M. le docteur Friedman, d'une façon générale, les avantages de la cure qu'il prône et pour s'entendre, si cela est possible, avec les autorités sanitaires des Etats-Unis sur la question elle-même et dans le dessein également d'insister auprès du docteur Friedman pour qu'il visite le Canada et démontre, dans un centre important quelconque de notre pays, la façon de guérir la tuberculose. J'espère que cette idée recevra l'étude favorable du Gouvernement.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Le Gouvernement s'était déjà préoccupé de l'opportunité de faire une enquête sur la valeur du traitement dont l'honorable député vient de parler. On peut se demander si le moyen que mon honorable ami nous conseille de prendre aura ou non un effet satisfaisant. Je serais porté à croire qu'il faudrait consacrer un temps assez considérable à seule fin de démontrer l'efficacité et la valeur de ce remède; je croirais même qu'une visite que ferait à New-York un médecin du Canada, n'aurait pas de résultat pratique. L'honorable député a laissé entendre de plus qu'on pourrait demander à M. le docteur Friedman de venir au Canada. Nous ignorons, en ce moment, si le temps dont il peut disposer, lui permettrait d'accéder à cette requête. A tout événement, je puis dire à mon honorable ami que le Gouvernement étudie cette question depuis un certain temps et que, ainsi que je viens de le déclarer, nous nous préoccuperons avec toute l'attention voulue, de ce qu'il nous conseille de faire. Je suis certain que tous les membres de cette Chambre entretiennent favorablement l'idée de faire poursuivre—aussitôt qu'il sera possible de la tenir—une enquête sur la valeur de ce remède. La terrible maladie qu'on a mentionnée, la tuberculose, fait l'objet des efforts, non seulement d'une association aidée par le Gouvernement fédéral, mais encore des divers gouvernements provinciaux qui tous cherchent le moyen de l'envoyer. Si ce remède est aussi efficace que les journaux l'ont fait entendre, nous manquerions à notre devoir si nous ne tentions pas de nous enquérir de sa valeur et de profiter des renseignements que nous aurions ainsi obtenus.

(La motion de M. Maclean (Halifax) est rejetée).

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre se forme en comité pour la suite de la discussion sur la motion de M. Borden, tendant à la 2e lecture du projet de loi (bill n° 21), autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire, sur l'amendement de M. Turriff et sur le sous-amendement de M. Guilbault.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Monsieur l'Orateur, j'ose dire qu'il ne se trouvera aucun membre de cette Chambre pour me contredire lorsque j'affirme que la question que nous débattons maintenant revêt une importance considérable; qu'elle est grave de sa nature et qu'elle peut avoir des conséquences sérieuses sur les destinées de ce pays immense. Plus on étudie ce problème, plus on en constate la très grande portée. Ainsi, je me range volontiers à l'avis de l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) lorsqu'il affirme que chacun des membres de cette Chambre doit faire connaître l'opinion qu'il entretient lui-même à l'endroit de cette question. Je suis convaincu que, lorsqu'on étudie la nature même de cette question et lorsqu'on se rend compte des conséquences possibles de de l'attitude, quelle qu'elle soit, que nous pouvons prendre à cette session du Parlement en l'occurrence oui nous occupe, on doit souscrire au sentiment que l'honorable député a exprimé et qui se résume à dire qu'on ne peut trop discuter ce sujet en cette enceinte.

Tenant compte de ce fait, je me suis quelque peu étonné de constater qu'il se trouvait un si petit nombre des membres de la droite qui sentissent le besoin de faire quelques observations en cette circonstance. Quant aux honorables membres de la droite, nous avons remarqué qu'ils donnaient tous les signes avant-coureurs de la mort, ce silence intermittent qui précède le dernier soupir, soit des partis politiques, soit des individus.

Ce mutisme indique, si je ne me trompe, que le très honorable premier ministre a dû faire la leçon à ses partisans à seule fin de les convaincre qu'ils ne devaient pas entreprendre de discuter cette question, car plus ils l'étudieraient, moins ils manifesteraient de foi en la proposition qu'il avait soumise à la Chambre. Je crois que mon très honorable ami a pris pour règle de sa conduite ce conseil que donne John Boyle O'Reilly dans les règles qu'il trace à l'humanité: "Gardez le silence et demeurez en paix; jamais le silence ne vous trahit". On nous apprend que Simonide ne se repentit jamais d'avoir gardé le silence, mais qu'il avait souvent parlé, et je suis certain qu'il en a été et qu'il en sera ainsi dans le cas de plusieurs autres personnes. J'espères, toutefois, ne pas me trouver au nombre de ces derniers, parce que je sens qu'il s'agit ici d'une question importante et qui s'impose à l'étude des membres de cette Chambre. En ma qualité de représentant d'une des circonscriptions électorales de l'est du Canada, j'éprouve le besoin de faire certaines observations et de donner la preuve de la foi que j'entretiens à l'endroit de cette question. Je sais que "la langue de plusieurs est la cause de la ruine de leurs maîtres", et Shakespeare, lorsqu'il faisait cette observation, avait sans doute dans l'esprit ceux qui ont agi en la façon qu'on relève. Il peut arriver qu'il se trouve ici certains députés qui, après réflexion, sentent que le silence devrait être encore plus complet. Si je tiens compte de l'attitude prise par l'honorable représentant de Calgary après-midi, je suis certain que les honorables membres de cette Chambre reconnaîtront combien on peut

appliquer à son cas les paroles de Shakespeare.

Je n'ai l'intention de discuter cette question qu'en me plaçant à un seul point de vue. On nous a parlé sur tous les tons de la gamme de l'empire britannique; on a accentué encore plus la note de l'impérialisme. Je ne cède le pas à personne dans mon appréciation de la grandeur de cet empire; cependant, j'estime que nous sommes tenus en cette Chambre et dans tout le pays d'envisager cette grandeur et son épanouissement admirable, en nous plaçant à un seul point de vue. On nous laisse entendre que cette grandeur de l'empire repose uniquement sur la magnitude de sa marine de guerre et sur la force de son armée. On nous enseigne ici que l'empire britannique ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui, n'eussent été les hauts faits accomplis par sa marine de guerre et par ses armées de terre. Bien que je suis prêt à reconnaître qu'une grande partie de la gloire et de la puissance de l'Angleterre a dépendu de sa force, non seulement sur mer, mais encore sur terre, je ne puis ignorer que la plus grande gloire de l'Angleterre réside dans les progrès et les actes qu'elle a accomplis au point de vue de l'art, de la science et de la littérature. L'Angleterre est connue de par le monde entier, non autant par la puissance de sa marine de guerre et par les prouesses de ses armées que par l'attitude qu'elle a tenue parmi les nations du monde en vue de promouvoir la civilisation et le perfectionnement de ses fils dans les œuvres littéraires de toute nature. Une nation qui peut se targuer d'avoir produit autant de poètes et d'écrivains que tous les autres peuples réunis comptent de ces littérateurs, a bien raison de s'enorgueillir. Je crois qu'il nous incombe de bien comprendre que si nous voulons tirer gloire d'appartenir à un tel empire, cet orgueil ne devra pas se limiter aux prouesses sur terre et sur mer accomplies par ses armées puissantes et par sa marine de guerre incomparable. J'estime qu'à cet égard nous comprenons avec la bible et ses enseignements ce que nous nous devons à nous-mêmes et ce que nos pères nous ont enseigné. La civilisation de l'Angleterre s'est implantée dans toutes les parties, même les plus reculées, du globe. Ses progrès, ses développements, ses hauts faits ne se confinent pas dans les limites de ces trois îles qui en sont la base, non, car on peut en voir toutes les preuves par tout le monde civilisé. Nous devrions marcher sur ses traces à ce point de vue; si je ne me trompe, dans toutes les parties du Canada règne un sentiment qui réclame que notre pays ne se dérobe pas à l'obligation qui lui incombe quant à son développement, ses progrès dans les arts et les sciences, tout autant qu'à l'endroit de la culture de tout ce qui peut accentuer la

note de la véritable énergie, afin qu'il devienne véritablement le digne fils d'une mère vaillante et puissante. Les honorables membres de la droite ont discuté longuement les opinions exprimées, au cours des trois ou quatre dernières années, par certains députés, à propos de cette question. Nous n'avons pas rétrogradé; nous avons oublié, peut-être, que notre histoire politique ne s'écrit que depuis un demi-siècle. Nous avons ignoré les pères qui nous ont légué cette histoire et nous n'avons pas remonté plus loin pour découvrir si nous pourrions exécuter ce que leur esprit concevait pour l'avenir de ce grand pays.

Mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) a déclaré—apparemment comme s'il s'agissait d'un fait dont nous devrions tirer gloire—que nous n'étions pas une nation et que nous ne formions qu'une simple colonie autonome et que, dans ce cas, nous ne pouvions pas ressentir les aspirations d'un peuple libre, les sentiments et l'idéal qui sont les attributs d'une véritable nation. Mon très honorable ami a affirmé tout cela en cette Chambre et je suis certain que si les jeunes gens de ce pays avaient entendu ces assertions, ils auraient rougi de honte à la pensée qu'il se trouvait au Canada un homme qui entretenait des idées semblables. Après les sacrifices de leurs ancêtres, après les efforts de ceux que la mort a moissonnés, après les luttes ardentes soutenues à seule fin d'obtenir un gouvernement responsable, après les assauts portés en vue d'accroître nos privilèges en qualité de jeune nation, je suis convaincu que les mots dont l'honorable député s'est servi auraient mis le rouge de la honte sur la figure de nos jeunes Canadiens. Nous sommes une confédération de colonies de l'Amérique britannique du Nord. Ces dernières sont restées en cette qualité durant une période de notre histoire et c'est pour cette raison qu'ont germé dans l'âme de nos pères des aspirations vers un idéal plus vaste et plus puissant.

L'instinct primitf du bouheur de la liberté a porté les pères de notre confédération canadienne à se réunir et à jeter sur ce continent les bases d'une jeune nation, britannique dans ses caractéristiques, sous les plis du drapeau britannique, et reconnaissant la souveraineté de la Grande-Bretagne, et en faisant cela en 1864, les hommes qui sentaient le besoin de figurer au premier rang se sont réunis avec un objet en vue, se sont réunis dans un noble but: l'établissement sur ce continent d'une nation américaine britannique sous la souveraineté de la reine d'Angleterre et sous les plis de l'Union Jack. Ils ont accompli cela. Il fallait pour cela avoir un courage et une prescience dont nous serions fiers, même aujourd'hui. Il n'était pas facile d'atteindre un pareil but. Nous parlons des difficultés de gouverner le Canada. Les ho-

norables députés de la droite s'en rendent compte. Mon très honorable ami le chef du Gouvernement en cette Chambre s'en est rendu compte dans le passé. Il a été écrasé sous cette responsabilité: cette difficulté de gouverner le Canada, même avec la Confédération. avec l'union des diverses provinces comprenant ce Dominion, province de l'est et province de l'ouest, avec des intérêts divers, provinces qui ont eu pour fondateurs une nationalité, provinces provenant de peuple d'autre origine; parties du pays où il y a des préjugés, province où il y a des passions qu'il faut calmer, et je dis que le courage de nos pères qui ont tenté de mouler ces diverses provinces en un tout complet est digne des plus grands éloges, et que l'histoire ne saurait oublier ce qu'ils ont accompli. Il est difficile de gouverner le Canada dans les conditions qui existent aujourd'hui et qui ont existé depuis 1867, mais combien plus difficile ces conditions n'étaient-elles pas lorsque ces provinces étaient isolées, séparées, tenues à l'écart les unes des autres à cause de leurs préjugés et du fait qu'elles ne se connaissaient pas les unes les autres. Aujourd'hui, grâce aux facilités de transport, en groupant ensemble les populations qui habitent les diverses provinces, nous avons certaines connaissances en ce qui concerne les uns et les autres. Mais il n'en était pas ainsi en 1864, lorsque sir John Macdonald, Gedrge Brown et sir George-Etienne Cartier avec leurs collègues ont descendu le golfe Saint-Laurent jusqu'à Charlottetown.

Ils sont allés, comme des aubains et des étrangers, rencontrer les délégués des diverses provinces maritimes qui s'étaient réunis en conférence dans le but de mettre à effet un projet de confédération entre eux—l'union maritime. Ils sont allés là pour rencontrer une population qui ne savait rien à leur sujet, une population préjugée, non seulement contre les hommes venus pour accomplir cette mission, mais contre les populations qu'ils représentaient. Québec leur était inconnue et le Haut-CaCnada était reconnu comme une contrée qui n'avait aucune sympathie envers eux. Le courage de ces hommes qui allaient unir ces gens dans un but commun, qui faisaient taire leurs animosités et leurs préjugés politiques, oubliant qu'ils étaient adversaires dans leurs opinions politiques, espérant de caimer ces préjugés et les passions de ceux avec qui ils allaient conférer—je dis que le courage de ces hommes, commande le respect et est digne des plus grands éloges. Mais ils sont allés là et ils se sont rencontrés. En écoutant ce débat, je me suis demandé quels auraient été les sentiments de ces pères de la confédération s'ils eussent été assis dans ces galeries et s'ils eussent entendu les paroles de certains honorables députés, s'ils eussent pu entendre les paroles brûlantes de l'honorable député de Calgary (M. Bennett), s'ils eussent pu entendre les paroles de mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt), au sujet de la perte de la position pour laquelle eux et leurs pères avaient fait tant de sacrifices. S'ils eussent pu être présents, comme esprits désincarnés flottant dans l'atmosphère de cette Chambre et s'ils eussent pu entendre ces paroles si propres à les émerveiller, on ne peut que conjecturer quelles conclusions ils en auraient tirées. Lorsque j'en ai appelé au témoignage de ces hommes, lorsque je vous l'ai rappelé, monsieur l'Orateur, à vous et au pays; lorsque j'ai rappelé à la mémoire d'hommes encore vivants, les paroles de ces hommes d'Etat, qui ont fait tant de sacrifices pour le bien public, je crois, monsieur l'Orateur, que vous aussi, vous vous étonnerez de l'attitude des honorables membres de cette Chambre qui ont exprimé des sentiments que ces hommes n'auraient certainement pas partagés. Les Macdonald, les Brown, les Cartier, les Galt, les McDougall, les Tilley, les Tupper, les Archibald, les McCulley, les Cole, les Palmer, les Whalen et les Gray, s'ils eussent pu écouter les remarques des honorables membres de la droite, s'ils eussent pu voir, ou entendre, ou comprendre l'attitude de ces honorables députés au sujet de cette grande confédération, s'ils eussent pu prévoir qu'après une période de 45 ans, les géants de leur génération deviendraient des liliputiens, je suis certain qu'ils se seraient dit qu'ils sacrifiaient beaucoup pour rien. Je ne dis pas que mes honorables amis de la droite s'en enorgueillissent, mais ils ont assumé le nom de libéraux-conservateurs.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là une assomption.

M. EMMERSON: Tout simplement une assomption, cela est vrai, mais ils l'ont fait parce qu'en 1864, 1865 et 1867, il y avait dans les colonies de l'Amérique britannique des hommes assez grands pour oublier leurs griefs, assez grands pour reléguer au second plan leurs complets de partisans et pour s'unir dans un but, dans le but de l'intérêt commun dans le but de créer sur ce continent une nation américano-britannique. J'en appelerai tour à tour au témoignage de chacun de ces gentlemen, afin que l'attitude qu'ils ont prise puisse être connue, et afin que l'on puisse savoir quels étaient leurs espoirs, leurs opinions et leurs aspirations au sujet de cette confédération projetée.

M. l'ORATEUR: Je ne puis voir la relation exacte entre l'histoire de la Confédération et la deuxième lecture du présent bill? Il me semble que la ligne de conduite actuellement suivie par l'honorable député n'est pas marquée au coin de la sagesse.

M. EMMERSON: Je m'incline avec beaucoup de déférence devant votre jugement,

monsieur l'Orateur, mais je crois pouvoir vous démontrer que nous nous éloignons du but et des aspirations des pères de la Confédération, que nous nous éloignons du but que poursuivaient les hommes qui ont rédigé l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et je crois jeter quelque lumière sur la question de savoir de quelle manière nous devons traiter cette mesure projetée qui consiste à envoyer une contribution, qui détériore notre position, qui nous avilit et nous dégrade en nous faisant passer de la position d'une jeune nation à la position de fournisseurs et de tributaires d'un autre pays. Tel est mon argument et je crois que lorsque j'aurai lu un extrait d'un discours de sir John A. Macdonald, ou de John A. Macdonald, comme on le nommait alors, prononcé le 8 septembre 1864. . .

M. l'ORATEUR: Je n'ai nul désir d'abréger les remarques de l'honorable député, mais il me semble qu'il serait plus à propos de démontrer comment le présent bill va affecter la situation actuelle que de remonter à l'histoire de la Confédération qui s'est déroulée il y a près d'un siècle.

M. EMMERSON: Je crois qu'on devrait me permettre, avec tous le respect que je vous dois, de dire que sir John A Macdonald avait dans l'esprit le construction d'une marine canadienne.

M. l'ORATEUR: J'admets franchement que si l'honorable député veut faire cela, il est dans l'ordre.

M. EMMERSON: Je regrette que Votre Honneur ait été aussi impatient.

Quelques DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. EMMERSON: Et je regrette que, grâce à quelque défaut dans ma manière de m'exprimer, je n'ai pu donner une idée quelconque du but que je me proposais en citant ce témoignage. Il faut vous rappeler que l'on a dit en cette Chambre, pas plus tard qu'avant hier, que nous n'étions pas une nation et que nous n'étions qu'une colonie autonome. Sir John A Macdonald, parlant à Charlottetown, le 3 septembre 1864, et s'efforçant de démontrer jusqu'à quel point la confédération des provinces était à désirer, disait:

Et cela leur donnera aussi, dans leur virilité collective, cette vaillance et cette force nationale qui fera d'elle la quatrième nation sur la face de l'univrs.

A Halifax, le 12 septembre 1864, il disait:

Je crois que nous aurons enfin une organisation qui nous permettra d'être une nation et de nous protéger comme nous le devrions.

Il disait encore:

J'espère que nous pourrons établir une constitution qui créera un fort gouvernement central, capable d'offrir une puissante résistance à tout ennemi quel qu'il soit. Nous avons tous abordé cette question, convaincus de son importance, convaincus que dans nos mains se trouvent les destinées d'une nation en relation avec l'empire britannique et sous la reine d'Angleterre.

Il dit plus loin:

Nous deviendrons un grande nation. On a prétendu que, parce que les anciennes colonies ont été perdues, grâce à la mauvaise administration du gouvernement britannique, toute autre colonie doit être perdue du moment qu'elle prend les rènes du gouvernement autonome. Je crois au contraire que l'Angleterre maintiendra sa position dans toutes les colonies; elle n'imposera pas par les armes une obéissance forcée.

En réponse à l'idée qui a été proclamée à tout propos et hors de propos par les membres de la droite et dans la presse conservatrice, à l'effet que, parce que le Canada, ayant les aspirations d'une nation, désire avoir sa marine à lui pour la protection de ses propres côtes et pour aider à l'empire s'il en est besoin, nous sommes des séparatistes et des sujets déloyaux de Sa Majesté; que nous avons pour but la rupture du lien britannique. Je recommande à l'attention de la Chambre et du pays les paroles de sir John A. Macdonald, cet impérialiste parmi les impérialistes. Son idée était que nous devions avoir une marine canadienne, que nous devrions être indépendants mais fidèles au trône et au souverain britannique. Si telles sont les vues de sir John Macdonald et de ses collègues, est-ce que je vais trop loin en appelant là-dessus l'attention du pays, en réponse à la calomnie à l'effet que notre programme naval est un programme séparatiste? Sir John Macdonald parlant à Halifax, disait:

D'un autre côté, je suis convaincu que ce ne sera pas sans récompense que j'aurai servi dans la vie publique si, avant de me retirer dans la vie privée, je suis sujet d'une grande nation américano-britannique sous le gouvernement de Sa Majesté et en relation avec l'empire de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Ces idées exprimées par sir John Macdonald ne sont-elles pas en harmonie avec le programme qui a été si magistralement et si fidèlement énoncé par mon très honorable ami et chef sir Wilfrid Laurier?

N'est-il pas vrai que notre programme naval accepté par les libéraux dans toute l'étendue du Canada, et par plusieurs conservateurs, énonce la politique en laquelle sir John Macdonald avait évidemment foi et qu'il donnait comme la ligne de conduite que devait suivre cette jeune nation après la confédération. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, d'appeler votre attention sur les paroles de ce grand politique et patriote canadien-français, sir George-Etienne Cartier. A Charlottetown, il disait, entr'autres choses:

Les délégués se sont réunis pour examiner si les provinces, avec ces matériaux fragmentaires et dissociés, peuvent former une nation ou un royaume. Il croyait indispensable que ces fragments de nations et les ressources de toutes les provinces fussent concentrés et agencés, afin que, au point de vue du commerce, de de l'intelligence, de la puissance nationale et de la prospérité, elles pussent occuper au moins le quatrième rang parmi les nations de l'univers.

A Halifax, le 12 septembre, il disait encore:

L'objet et le grand problème de la conférence est de savoir si on ne peut pas trouver un moyen de grouper en une grande nation les larges fragments de nation que forme chacune des provinces anglo-américaines.

Sir George Cartier ajoutait:

Le Canada a l'élément personnel et territorial....

Et par Canada, il entendait le Haut et le Bas-Canada, par opposition aux Provinces maritimes.

Nous avons besoin de l'autre élément qui est indispensable pour former une nation, c'est-à-dire l'élément maritime. Quelle nation de la terre, demandait-il, est parvenue à la grandeur à moins d'être liée à l'élément maritime.

Et il décrivait la situation de ces diverses provinces, montrant les provinces du bord de la mer comme une simple lisière de littoral qui devait être unie au Haut et au Bas-Canada et qui, une fois unies, les unes fournissant le territoire voisin de l'océan, les autres les terres de l'intérieur, formeraient une grande nation dont s'enorgueillirait la métropole.

Il disait:

Il est possible de résoudre les difficultés si on agit avec sagesse. Une volonté ferme et un bon cœur, voilà tout ce qui est nécessaire pour les surmonter.

Je recommande à mes amis de la droite de peser ces paroles du grand patriote, sir George Etienne Cartier. Ils sont timides en présence des difficultés qu'offrent la création d'une marine canadienne; ils se troublent à l'idée que des Canadiens formeront l'équipage des navires; ils doutent que nous puissions construire ceux-ci et ils disent: Donnez en espèces sonnantes à la Grande-Bretagne, la mère patrie, quelque chose de nous-mêmes, payez-là pour combattre pour nous sur l'océan et n'entreprenez pas de surmonter des obstacles. Pourtant, à l'aurore même de la confédération, un gladiateur se tenait en présence du peuple et lui disait:

Une volonté ferme et un bon cœur, voilà tout ce qui est nécessaire pour surmonter les difficultés.

Je n'espère guère que les membres de la droite auront cette volonté ferme et ce bon cœur dont parlait sir George Etienne Cartier. Ce dernier disait encore:

Lorsque je pense à la nationalité qu'on pourrait former si nous réussissions à amener les provinces sous un seul gouvernement fédéral, il me semble voir devant moi, j'emploie une sorte de métaphore, une grande nation anglo-américaine dont les belles provinces maritimes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick sont les bras qui enlacent le commerce de l'Atlantique. Aucune ne saurait faire autant de progrès que l'île du Prince-Edouard. Cette entité nationale aura besoin d'un corps et le Canada pourra fournir le corps de la nation. Les deux Canadas toucheront du pied l'Ouest et amèneront dans la Confédération tout ce qu'ils pourront du territoire occidental.

Lorsque nous serons unis en un système de gouvernement fédéral, la défense du pays sera l'une des plus importantes questions qui nous seront soumises. Actuellement, nous avons tous la volonté et la détermination de nous défendre si nous sommes attaqués; mais pouvons-nous le faire efficacement à l'heure qu'il est? Ainsi, prenez l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick ou les Canadas—peuvent-ils défendre ou aider à la défense de l'Angleterre, étant séparés comme ils le sont? Non, mais lorsqu'ils seront unis, l'une des questions dont le gouvernement général devra s'occuper sera celle de la défense.

Nous savons fort bien que, unie, la milice des provinces pourra mettre sur pied au moins 200,000 hommes; alors, avec les 60,000 matelots que les Canadas et les Provinces maritimes pourraient fournir, afin de venir en aide à l'armée et à la marine d'Angleterre, quelle puissance serait assez insensée pour nous attaquer?

Ce langage était plein d'espoir; ce langage était plein de confiance à une époque de nos annales où notre population était disséminée au loin. Cet homme n'appartenait pas à la race anglaise; c'était un fils de la France, sa mère patrie; cependant, il avait assez de courage, de conviction et de confiance pour dire qu'avec nos 200,000 miliciens et nos 60,000 matelots réunis sur le litttoral de l'Atlantique et dans la province de Québec, nous pourrions tenir tête à tout ennemi qui nous livrerait assaut. Lorsque je songe à la dégénérescence du grand parti qui est fier de se réclamer d'un Cartier, lorsque je pense à son pessimisme, je ne puis que m'étonner en considérant ce que peut aujourd'hui le Canada avec ses huit millions d'habitants, vu les espérances et les aspirations des hommes de cette époque-là. L'idée me vient parfois que nous devrions rougir de honte à la pensée de notre dégradation. Il parlait des 60,000 matelots que les provinces pourraient fournir pour venir en aide à l'armée et à la marine de l'Angleterre, et il demandait: " Quelle puissance serait assez insensée pour nous attaquer "? Cependant, sir George Cartier se rendit d'Halifax dans la ville de Saint-Jean, dans

ma province natale, et il y dit, entre autres choses:

Quant à la question de la défense qui est inséparable du problème général, j'ai confiance que, lorsque l'Angleterre comprendra que nous comptons sur nous-mêmes dans une grande mesure et que nous sommes en état d'organiser de grandes forces militaires et navales pour notre protection mutuelle—ce que l'union seule nous permettra de faire— elle viendra volontiers à notre secours avec toute sa vaste puissance dans toutes les difficultés qui pourront surgir.

Tel était le langage de ces deux grands hommes d'Etat, dont l'un représentait la grande province d'Ontario, ainsi qu'on l'appelle maintenant, et dont l'autre représentait la grande province de Québec dans notre Confédération. Ces hommes parlaient ainsi sur un ton de défi. Pourquoi? Parce que les membres de l'ancien pacte de famille et plusieurs autres personnes, au cours de la lutte pour l'obtention du gouvernement responsable, reprochaient à ceux qui voulaient opérer ces changements d'être des séparatistes et des félons. On peut en dire autant au sujet du projet de confédération des colonies de l'Amérique septentrionale anglaise en une nation libre et indépendante à l'ombre du drapeau anglais. Les uns disaient que ce projet mènerait à l'indépendance, à la rupture des liens qui nous unissaient à l'empire. Ils prétendaient même que non seulement l'indépendance s'en suivrait, mais que l'annexion en serait le résultat. C'était là leur idée. Ces messieurs, lorsqu'ils se sont rendus dans les Provinces maritimes, se crurent tenus de prendre une attitude conciliante, ou plutôt une attitude confiante à ce sujet, de leur dire que rien de semblable n'était projeté, que, grâce au développement du gouvernement responsable, à l'accroissement de l'indépendance des colonies, les liens unissant celles-ci à la métropole deviendraient plus forts. On a aujourd'hui recours au même raisonnement, lorsque nous émettons l'idée que nous pourrions et devrions avoir une marine canadienne.

J'ai un autre témoin et je suis certain que ses paroles seront accueillies avec respect, du moins, dans une partie du Canada. Sir Charles Tupper, qui était alors l'honorable Dr Tupper, disait, à un banquet de la chambre de commerce dans la ville de Québec, le 15 octobre 1865:

Je crois qu'un coup porté au bien ou à la liberté de l'Amérique anglaise mettrait en mouvement toute la puissance de la couronne anglaise—toutes les forces de cette belle armée —et de cette vaillante marine sur lesquelles nous nous reposons avec confiance pour notre protection. Toutefois, le fait que tel est le tempérament anglais, le sentiment de l'empire britannique, au lieu de nous rendre indolents et indifférents, devrait nous porter à nous mettre avec une nouvelle ardeur dans une situation où nous pourrions coopérer avec la brave armée et la vaillante marine de la Grande-Bretagne pour la défense de cette partie de l'empire britannique.

M. EMMERSON.

Ces paroles proférées dans cette circonstance dans la ville de Québec ont été fortement acclamées. Il expliquait que la voix des factions était forcée à se taire dans la tentative qu'on faisait pour confédérer ses provinces dans le dessein de fonder une nation, de développer ses richesses et de défendre et de protéger le territoire qui les récélait. L'honorable Adams G. Archibald, qui était alors chef de l'opposition libérale à la Chambre d'assemblée de la Nouvelle-Ecosse et qui devint plus tard sir Adams Archibald, disait, à cette époque, dans un banquet à Montréal:

Le temps est venu où nous sommes à la veille d'occuper le rang d'une grande nation et puisqu'il en est ainsi, nous ne devrions pas nous soustraire à nos responsabilités...Etant une nation unie, nous deviendrons un grand pays et le temps n'est pas éloigné où une puissance formidable se fondant sur ce continent aura un pied sur le littoral du Pacifique et l'autre sur les côtes de l'Atlantique et donnera à l'univers, même de ce côté-ci de l'Atlantique, la preuve que les institutions monarchiques ne sont pas incompatibles avec la liberté civile et religieuse et la plus grande somme de progrès matériel.

C'est la Nouvelle-Ecosse qui a d'abord proposé que ce Dominion s'étendît d'un océan à l'autre, et qui a laissé entendre que cette nation ayant un pied sur le littoral du Pacifique et l'autre sur les côtes de l'Atlantique deviendrait une puissance formidable. Quelle notion de cette formidable puissance possèdent les députés de la droite! Combien étroites sont devenues leurs idées! Comme ils se sont recoquillés! Ils ne veulent pas accomplir les devoirs qui leur ont été imposés lorsque leurs ancêtres ont fondé la Confédération, afin de devenir sur ce continent une grande nation anglo-américaine. Voici le langage que tenait à Charlottetown l'honorable T. H. Haviland:

D'après ce que je puis savoir, je crois qu'avant peu les provinces du Pacifique à l'Atlantique deviendront un grand pays et une nation.

L'île est petite, mais il en sort des hommes. Lui aussi, ainsi que ses collègues de la Nouvelle-Ecosse, fut l'un des premiers à déclarer sans restriction que nous deviendrions une nation s'étendant d'un océan à l'autre. L'honorable William MacDougal, délégué du Canada-ouest, comme on appelait alors cette partie du pays, disait:

Je crois qu'il se formera une nation douée de capacités peu ordinaires.

Et l'honorable Jonathan McCully, un grand libéral de la Nouvelle-Ecosse, un homme très distingué dans la vie politique et plus tard un juge éminent, tenait ce langage à Toronto, le 16 novembre 1884:

Les Néo-Ecossais ne sont pas à tous les égards dans la même situation que les Canadiens. Un très grand nombre d'entre eux gagnent leur vie par la pêche et par la navigation. Ils vivent beaucoup sur l'océan.

Their march is on the bounding wave.
Their home is on the sea.

Ils espéraient que cette population n'avait peut-être pas fait les mêmes progrès dans l'instruction que la population du Haut-Canada, mais c'étaient de braves marins. Aucun peuple ne peut être grand sans la mer, et la Nouvelle-Ecosse aurait fourni ses marins pour la défense commune. Le pays qui ne mérite pas d'être défendu ne vaut pas qu'on y vive. La Nouvelle-Ecosse était prête à fournir sa quote-part de la défense commune, et il espérait que toutes les colonies uniraient leurs efforts pour fonder dans le nord de l'Amérique un empire qui résisterait à tous les vents et à toutes les tempêtes de l'avenir.

L'honorable M. Carter, un des délégués de l'île de Terre-Neuve, à la conférence de Québec, disait:

Vous avez besoin de marins et nous sommes en état de vous les fournir. Vous aurez peut-être besoin plus tard d'équipages pour votre marine, et aucune part vous ne les trouverez plus facilement que dans les Provinces maritimes et dans l'île de Terre-Neuve.

Mais, monsieur l'Orateur, un autre délégué distingué de l'île du Prince-Edouard, un représentant de cette race toujours vaillante, la race irlandaise, l'honorable Edward Whelan, parlant à un banquet donné aux délégués à Montréal, le 29 novembre 1864, disait:

Tant que nous serons séparés et désunis, nous ne serons jamais respectés par nos puissants voisins. L'Angleterre elle-même s'intéresse à nous, s'occupe de notre faiblesse, et nous gourmande délicatement pour notre indolence et indifférence apparente. La confédération remédierait à cet état de choses en donnant à toutes les colonies un caractère national et individuel. On verrait que nous voulons travailler et faire des sacrifices pour nous protéger; et, si des mauvais jours et des mauvais conseils nous amenaient dans un conflit, nous serions assurés que le bras de l'Angleterre ne sera pas sans force pour nous aider à repousser l'agression.

Ces sentiments furent reçus avec force applaudissements.

J'ai lu, tout dernièrement, un très bon article dans le "London Telegraph"—journal de grande influence et bon sens, qui disait clairement que l'Angleterre sera toujours prête à nous aider, si nous commençons par nous aider nous-mêmes. Au sujet de la fédération proposée, l'auteur de cet article disait: "Croyant fermement que le projet sera d'un immense avantage aux colonies, nous sommes convaincus qu'il sera également acceptable aux autorités anglaises. Présentement, l'Angleterre est tenue de protéger tout son territoire, qu'il soit sur les fleuves Indus, Murray, Saint-Laurent ou Tamise. Il n'y aucun doute que la responsabilité est grande et que le travail est ardu, mais le devoir est là. Le meilleur moyen sans doute d'alléger la tâche est de demander à nos colonies de prendre des mesures pour se défendre elles-mêmes, en leur donnant l'assurance que si jamais elles avaient affaire à trop forte partie, si jamais le danger devenait sérieux, l'empire anglais viendra à leur aide".

Ne voyons-nous pas dans ces paroles, monsieur l'Orateur, l'exposé précurseur de la politique du parti libéral actuel?

J'arrive maintenant aux paroles de l'honorable George Brown. Je n'ai pas besoin de dire à cette Chambre que l'honorable George Brown est l'homme qui a consacré presque toute son existence à la cause du libéralisme dans l'Ontario; il a combattu l'honorable sir John Macdonald jusqu'à la dernière heure de sa vie; il a combattu comme peu d'hommes l'ont fait pour la liberté de l'Etat et du sujet, ignorant les attaques et oubliant les liens et les affections de parti dans l'intérêt de son pays et dans l'espérance de fonder une grande nation sur ce continent d'Amérique sous le drapeau anglais, et il s'est uni à ses adversaires politiques pour accomplir ce grand projet qu'il croyait être dans l'intérêt du peuple. Voici ce qu'il disait:

Mais je ne puis terminer sans faire allusion à d'autres questions qui ont occupé l'attention sérieuse de la conférence. La première est la décision unanime que les provinces unies de la Colombie-Anglaise seront placées le plus tôt possible dans un état de défense parfaite.

Toronto, la sainte, a applaudi à ces paroles.

Je ne suis pas de ceux qui croient que le Canada est en danger d'être attaqué par nos voisins du sud. Je suis convaincu qu'ils ont sur les bras toute la besogne qu'ils peuvent faire, et ne songent pas à s'en donner davantage, et j'avoue que, nonobstant les ébullitions violentes de la presse américaine, j'ai assez de foi dans le bon sens et les bons sentiments de nos voisins pour croire que l'idée d'une agression, que le Canada ne provoquerait pas, n'est jamais entrée dans l'esprit d'un grand nombre d'habitants des états du Nord. Mais si jamais la guerre était déclarée, je suis certain, et je crois représenter les sentiments de tout Haut-Canadien, lorsque je dis que le premier pas qu'un ennemi ferait sur notre sol serait le signal de l'appel sous les drapeaux de tous ceux capables de porter les armes afin de repousser l'ennemi (applaudissements enthousiastes), et le peuple du Canada montrerait qu'au moment du péril, l'esprit qui s'est manifesté en 1812 n'est pas mort en 1864.

Cet esprit est-il mort en 1913, ou est-il presque éteint? Mais on dit: "Nous ne pouvons pas trouver d'hommes; nous ne nous battrons pas; nous sommes tellement occupés à développer notre pays, nous sommes tellement engagés dans nos petites affaires, que nous voulons bien envoyer notre argent en Angleterre afin qu'elle défende elle-même nos côtes et combatte nos combats". Se-

rait-ce bien là le sentiment canadien d'aujourd'hui? Est-ce que l'esprit de 1812 qui existait encore en 1864, serait disparu? Non, je crois qu'il ne fait que dormir, et nos honorables amis de la droite verront bientôt un grand réveil. Si l'occasion en est offerte au pays, ils découvriront que l'esprit de 1812, et de 1864, était le même esprit en 1909 et qu'il existe encore. L'honorable George Brown continuait:

Et pendant que j'en suis sur cette question de la défense, j'ai un mot à dire sur un sujet qui a créé, je le sais, une profonde impression dans tout le Canada. Pas un citoyen du Canada n'apprécie plus que je ne fais moi-même, la bienveillance que la mère patrie a montrée à l'égard de cette province. Mais je désire protester énergiquement contre la manière dont, en ces derniers temps, des gens vivant à trois milles milles d'ici, peu au courant de nos conditions, ont voulu nous tracer nos devoirs, chapitres et paragraphes et fixer exactement le nombre de miliciens que nous devrons exercer et le temps pendant lequel se feront ces exercices. Je ne crains pas de dire que le langage dont on s'est servi récemment à l'égard de cette province n'est ni juste, ni propre à donner de bons résultats. Cette province, comme toutes les autres colonies de l'empire a été fondée en vertu d'un pacte entre la Couronne et le peuple; la Couronne a virtuellement donné à ceux qui ont émigré dans cette province, l'assurance qu'ils auraient pour les protéger toute la puissance des armes anglaises. Et la Grande-Bretagne a noblement rempli sa promesse. Elle n'a jamais hésité un seul instant à répandre son sang et dépenser son argent pour défendre son empire colonial, et je prétends qu'elle est obligée de remplir les conditions en vertu desquelles s'est faite la colonisation de cette province et de ses autres colonies; elle est tenue de continuer à nous aider jusqu'au jour où nous serons devenus assez grands et assez forts pour qu'il soit nécessaire de demander une révision des termes du contrat.

Si l'on me demande si le Canada, uni avec les Provinces maritimes, est en état de prendre sur ses épaules une part plus grande du fardeau de la défense que celle qu'elle a portée jusqui'ci, je répondrai sans hésitation, oui. Il serait absolument déraisonnable de demander que l'Angleterre continue à envoyer dans ces colonies ses soldats et ses marins pour nous défendre, pendant que nous continuerons tranquillement à développer les ressources de notre pays, et à accumuler des richesses qui ne seront pas taxées pour le soutien de l'armée. Je dis donc que lorsqu'une colonie se sera développée, et lorsque le temps sera arrivé où des relations nouvelles et d'un ordre plus élevé entre elle et la mère patrie dans les questions de défense auront été établies, il ne sera que juste que toute la question soit discutée en toute franchise et raison, et je n'hésite pas à dire que si l'on nous avait franchement invités à discuter un changement de relations entre nous et la Grande-Bretagne dans les questions de défense, nous aurions accepté avec empressement et avec joie. Il n'en tient qu'au ministre colonial actuel, M. Cardwell, de dire que c'est dans cet esprit qu'il veut discuter la question, et je crois que les négociations pourront être conduites dans cet esprit à l'avenir. Il ne

M. EMMERSON

faut pas se cacher que le Canada est vivement intéressé à ce que toute cette question de défense coloniale soit discutée à fond et réglée. Nous désirons tous rester attachés à la Grande-Bretagne; mais il est évident qu'il se produit en Angleterre un courant d'opinion qui mettra peut-être en danger la bonne entente et le dévouement qui existent aujourd'hui, à moins que les devoirs et les responsabilités de chaque partie ne soient clairement définis.

Il y a un autre motif, bien qu'il soit beaucoup moins important. Les attaques de la presse anglaise ont fait croire non seulement en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, mais aussi dans les Etats-Unis et dans d'autres parties du monde, que les province canadiennes sont naturellement faibles, et presque dans l'impuissance de se défendre. Cette croyance nuit plus qu'on ne peut s'imaginer à la prospérité et au développement de notre pays; elle empêche les immigrants de venir ici, elle déprécie la valeur de nos garanties, elle empêche le placement des capitaux dans de nouvelles entreprises, toutes productives qu'elles puissent être. Si nous voulons détruire cette croyance fausse et injuste à notre égard, et nous montrer forts et fermes aux yeux du monde, il faut placer notre pays dans un état de défense tel que nous puissions sans crainte regarder nos ennemis en face.

La ville de Toronto applaudissait à ces paroles en 1864:

Fermement convaincu de ce que je dis, et sachant que telle est aussi la conviction de la grande masse de la population de ce pays, je suis très heureux de pouvoir déclarer, et je suis certain que tous ceux qui sont ici présents apprendront aussi avec plaisir, que la conférence de Québec ne s'est pas séparée avant d'avoir pris l'engagement de mettre les provinces unies dans l'état le plus complet et le plus satisfaisant de défense militaire et navale. Je ne veux pas omettre de dire, qu'en arrivant à cette décision, pas un des ministres de la Couronne, qui sont assis aujourd'hui à ces tables, ne voudront dire que, nonobstant tout ce qui s'est passé, malgré toutes les diatribes des journaux d'Angleterre, il n'est pas convaincu que le gouvernement anglais est aujourd'hui aussi prêt que jamais à faire son devoir à l'égard du Canada, et à nous envoyer ses soldats et ses navires de guerre lorsqu'il en sera besoin pour nous défendre.

J'ai cru devoir consigner ces discours dans le hansard afin de montrer l'esprit qui animait ceux qui ont fait cette grande confédération canadienne, et je crois que les doctrines qu'ils prêchaient à cette époque méritent d'être adoptées et suivies par la génération actuelle. Si tel était le point de vue auquel se plaçaient les pères de la confédération, et s'ils avaient l'assurance que ceux qui viendraient après eux marcheraient sur leurs traces, nous ne devons certainement pas nous dérober à nos obligations, et il nous faut adopter pour politique la défense de nos côtes en construisant une marine canadienne, en l'armant et en la garnissant de marins canadiens pour la défense du pays; et, ce sera en même temps, s'il y avait une réelle urgen-

ce, la meilleure contribution que nous pourrons faire, comme nation sœur, à la défense de l'empire britannique et des colonies qui le composent.

Il serait beaucoup mieux d'adopter cette politique que d'envoyer à l'Angleterre des fonds sans nos cœurs; car ce n'est pas envoyer son cœur avec son argent quand on n'est pas prêt à donner son sang et sa vie. On a dit que nos Canadiens se refuseraient à monter sur nos vaisseaux pour une somme de 50 ou 75 cents par jour. C'est là de la part de ceux qui l'ont proférée une insulte gratuite aux nôtres.

J'ai parlé des desseins qu'avaient les pères de la confédération, et je vais maintenant passer à un examen de l'attitude du parti conservateur de nos jours. J'avoue avoir quelque difficulté à deviner quel peut bien être le sentiment du parti conservateur sur ce que propose le chef du Gouvernement. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours qu'il a prononcé le 5 décembre dernier, et j'ai cru comprendre qu'il avait pour justifier la mesure qu'il propose deux ou trois considérations. Une de ces considérations, c'a été, a-t-il affirmé, qu'il existe une crise. C'a été là le fondement sur lequel il a édifié sa mesure. Ensuite, il est allé plus loin, et il est entré dans une discussion de ce que le Canada doit à l'Angleterre pour avoir jusqu'ici défendu nos côtes, et de là il conclut à la nécessité d'une contribution de notre part. Il a débuté par dire qu'il se proposait de voter 35 millions à la Grande-Bretagne, en pur don, un présent dont chaque Canadien aurait lieu d'être fier. Il s'est complu dans une description de ces trois cuirassés, portant le nom du Canada, mais dont les équipages ne seraient pas Canadiens, et il a pensé qu'il était d'heureux augure de faire ce don à un moment où c'est un oncle du roi qui gouverne le pays. C'est là ce qu'il disait alors: c'était un don de 35 millions faits dans le but de défendre l'empire britannique dans un moment de crise. Il a de suite ajouté qu'il ne fallait pas adopter une autre politique, parce que cela impliquait un retard trop considérable, parce que c'était vouloir une chose que nous ne pouvions exécuter, parce que, assure-t-il, il nous serait impossible de construire des vaisseaux d'ici à vingt-cinq ou cinquante ans. Mon très honorable ami a récemment dans cette Chambre émis une idée qui accentue ce trait de sa politique et c'est pourquoi j'ai des doutes sur ce que peut bien être vraiment sa politique. Dans son dernier discours sur le sujet, il a dit l'autre jour à la Chambre que c'était un prêt, non pas un don; que nous n'allions pas abondonner la propriété de ces vaisseaux, que nous allions les passer à l'Angleterre à titre de prêt, et il a dit que cette assertion ne répugnait pas à ce qu'il avait d'abord annoncé le 5 décembre, puisque, dit-il, il avait alors déclaré qu'il existait une entente en vertu de laquelle ces vaisseaux nous reviendraient dès que nous en aurions besion. S'il s'agit d'un prêt, s'il s'agit simplement de céder à la Grande-Bretagne ces puissants navires, et il présente la chose comme devant être notée d'une manière favorable, le pays a le droit de savoir et je lui demanderai s'il pense à établir une marine de guerre canadienne en exécution d'une politique permanente. Le Gouvernement doit avoir quelque idée de ce que sera cette politique. Si ces navires continuent de nous appartenir, si nous ne faisons que les céder pour un temps à l'Angleterre, et si tout de même nous ne devons pas avoir une marine, à quoi bon demander qu'on nous les retourne. Quel bien résultera-t-il de cette mesure? Tout d'une haleine on nous dit que c'est un cadeau dont le Canada devra s'enorgueillir, mais dont il ne devra pas oublier le côté solide. Le premier ministre déclare que c'est simplement un prêt, que nous retnons toujours la propriété de ces vaisseaux, que nous les cédons pour un temps à la Grande-Bretagne et qu'ils nous reviendront.

Je demande une réponse à ma question. Avant de procéder à l'examen de ce projet de loi, le Gouvernement devrait éclairer le peuple de ce pays aussi bien que le peuple anglais sur ce qu'il pense que sera sa politique à venir. C'est, je crois, une insulte au peuple canadien que de lui demander de voter 35 millions à l'Angleterre sans en même temps lui dire et dire à l'empire britannique quelle sera notre politique à l'égard d'une marine canadienne. Il ne faut pas oublier que, par un accord solennellement conclu avec l'amirauté, il y a quelques années à peine, le Canada s'est engagé de mettre une flotte dans les eaux qui l'entourent. Cet accord, l'Australie y a adhéré, et elle se plaint parfois de ce que le Canada ne fasse rien pour y donner suite. Où en sommes-nous de cette promesse ? Qu'en a fait le Gouvernement ? Ce sont là des questions absolument pertinentes. L'on n'a pas abrogé la loi Laurier sur le service naval; le Gouvernement n'a pas anoncé ce qu'il entendait faire à ce sujet. A-t-il bien l'intention de révoquer cette loi pour prix de l'appui qu'il a reçu des nationalités de la province de Québec. S'il n'a pas cette intention, que va-t-il en faire ? La laissera-t-il dans nos statuts ? Sera-t-elle appliquée ou sera-t-elle considérée comme lettre morte ? Ce sont là des questions auxquelles devrait répondre un Gouvernement qui se respecte. Dans l'intérêt non seulement du Canada, mais de l'empire en général, il devrait faire cesser tout doute sur ce qu'il se propose de faire. Le Gouvernement accuse ses adversaires de ne rien faire, il reproche au pays son abstention, et voici qu'il refuse cependant de déclarer qu'il

entend ne rien faire de plus que le don de cet argent. Il n'y a pas à s'étonner que cette affaire soit laissée dans le doute. Toute la conduite de l'honorable chef du Gouvernement a été vacillante et indécise. Il s'est déclaré en 1909 pour une marine construite, équipée et possédée par le Canada. C'était ce que M. Laurier avait proposé. En 1910, il parle d'une contribution équivalant au coût de deux dreadnoughts, abandonnant à l'amirauté le soin de dépenser l'argent à sa discrétion. Au mois de novembre 1909, il se prononçait contre toute contribution sans avoir d'abord consulté le pays. En 1911, il fait dans la province de Québec cause commune avec les nationalistes, également opposés à une contribution et à une marine. Au mois de décembre 1912, il se présente avec le projet d'un don, et voici qu'en 1913, ce n'est plus un don, mais un prêt. On se croirait en présence d'un kaléidoscope.

Je crois que mon très honorable ami ferait bien de se souvenir de ces paroles de l'Ecriture: " Mobile comme l'eau, tu ne t'exalteras pas toi-même." Il s'apercevra, le jour où il consultera le peuple, qu'il aurait dû se poser sur le roc solide d'un véritable esprit canadien, fonder une marine canadienne avec des équipages canadiens et mis en service au Canada. En consultant le peuple sur cette question, il comprendra que c'est là le roc sur lequel il devrait s'établir, et que tout autre terrain n'est que sables mouvants. Mon honorable ami de Calgary s'est plu à citer les Ecritures. Après avoir plusieurs fois fait allusion à un célèbre voyage à Damas, il a fortuitement mentionné que quelqu'un avait aussi été à Jéricho. Nous avons entendu raconter et nous avons lu quelque part que quelqu'un était allé de Jérusalem à Jéricho. Ce quelqu'un n'était pas un indécis, et ce ne peut pas avoir été mon très honorable ami qui a fait ce voyage. Dans cette affaire, en effet, il s'est montré incertain, vague, boiteux et vacillant. Il n'a rien proposé qui ait eu quelque durée. Les choses avec lui prennent chaque jour une nouvelle tournure. Parmi la droite, diverses opinions se font jour. L'on dit que pour le moment ce doit être une contribution, et que la politique permanente d'une marine suivra. Cette opinion, c'est l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) qui l'a formulée. L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a dit la même chose. Quant au ministre des Postes (M. Pelletier), il s'écrie: Mais, c'est une contribution et tout est dit; nos vies sont sauves, nos fils n'auront pas à se battre, puisque nous payons pour cela; de cette façon, cela nous coûte moins cher, et ce n'est pas nous, dans Québec, qui faisons les frais les plus considérables.

Vient ensuite l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), qui annonce que ceci sera une politique permanente;

que, si nous devons payer une fois, il faudra le faire de nouveau, que nous aurons à continuer la chose et que nous allons avoir une marine, mais une seule.

Je suis énergiquement en faveur de l'idée d'un seul drapeau et d'un seul souverain. Mais dès qu'il s'agit d'une flotte, je ne souscris pas à cette proposition. Ce n'est pas canadien, ce n'est pas se respecter, c'est absolument contraire aux idées et aux sentiments de nos populations. Ayez, si vous le voulez, et j'en approuve l'idée, une marine coopérant sous le drapeau de la Grande-Bretagne, avec celles des divers peuples de l'empire; mais, l'idée d'une seule flotte me répugne, comme elle doit répugner à tout Canadien. Bien plus, elle me répugne précisément à cause de mon allégeance à l'empire britanntque. Du moment que vous proposez de mettre cette idée à exécution, vous ne faites que préparer les voies de l'irritation, de la confusion, de l'amertume; vous remuez les cendres encore chaudes qui, en 1776, ont mis le feu aux treize colonies, vous rétrogradez, vous faites reculer l'histoire. Quand même vous tenteriez une association avec la marine anglaise, et que les Canadiens dussent, de quelque façon, contribuer à cette flotte unique, vous susciterez l'irritation que nos affaires militaires ont autrefois soulevée dans le pays. Qui ne se souvient des difficultés auxquelles a donné lieu dans ce pays depuis vingt ans la présence ici d'un commandant militaire anglais. J'aurais aimé voir mon honorable ami le ministre de la Milice (M. Hughes) à son siège, afin qu'il nous dît ce que lui a fait éprouver la conduite de nos affaires militaires par un officier de la Grande-Bretagne. Les difficultés les plus disgracieuses se sont produites et le peuple a assisté à des spectacles de la dernière inconvenance. Avec nos idées plus neuves et plus démocratiques, instruits par l'expérience, nous sommes étrangers aux idées de classes de la Grande-Bretagne. Vous ne pouvez pas plus nous réunir que vous ne pouvez mêler l'eau et l'huile. Le conflit renaîtrait toujours, toujours il y aura quelque irritation et si jamais ce pays est mis en antagonisme avec l'empire britannique, ce sera à cause des circonstances qu'amènerait la tentative de réunir en un même point les forces du Canada et celles des autres parties de l'empire.

Je crois que l'unité britannique dépend de la liberté, non pas de restrictions. Si nous devons mettre à effet la politique suggérée par l'honorable député de Brantford et approuvée par d'autres honorables messieurs de la droite, de payer tribut à la puissance impériale, je crois que vous courez à cette dislocation qui viendra aussi sûrement que la dislocation des treize colonies de la mère patrie en 1776. Nulle ligne de conduite plus mal dirigée pourrait être suivie par le peuple du Canada et des au-

tres jeunes nations de l'empire que celle d'adopter une politique de tribut et de contribution. Lorsque ces messieurs de la droite préconisent une politique de contribution et une marine, ils nous disent que nous ne pouvons pas bâtir et équiper une nation qui nous soit propre. Je me demande si tous les combats de jadis pour obtenir le gouvernement autonome responsable ont été soutenus en vain, et si les conditions de notre jeune vie nationale sont telles qu'elles rendent problématiques de nouveaux projets dans le gouvernement autonome du Canada. L'expérience a-t-elle enseigné à la mère patrie et nous a-t-elle enseigné à nous que nous avons atteint la limite du possible en gouvernement autonome responsable? Non, monsieur l'Orateur, l'expérience nous a enseigné le contraire. Nous nous rappelons qu'avant les jours du gouvernement responsable, nous étions sous l'empire de Downing-Street; nous nous rappelons que tout se réglait de là. Si nous avons atteint la limite de notre autonomie canadienne que deviennent les combats vers les mil huit cent quarante ou mil huit cent cinquante dans ces provinces lorsque nous cherchions à obtenir le bienfait du gouvernement responsable? Que dites-vous des luttes antérieures à la Confédération, que dites-vous de ces pouvoirs toujours grandissants qui nous ont été concédés depuis ces temps-là? Lorsque nous avons demandé le gouvernement responsable on croyait en Angleterre et l'ancien parti du "Family Compact" au Canada, croyait que cela signifiait la séparation et l'indépendance. La même idée existait lorsqu'on discuta la Confédération, et nous avons aujourd'hui, monsieur l'Orateur, dans les paroles de ces honorables messieurs vis-à-vis une preuve qu'ils respirent le même esprit que l'ancien "Family Compact" de jadis.

Avec l'organisation du gouvernement constitutionnel au Canada, les juges et les fonctionnaires d'état furent nommés par le Canada, et la direction impériale de l'accise, des douanes et des postes disparut. Plus tard, nous avons vu le départ des soldats réguliers britanniques et l'inauguration de la milice canadienne, et plus tard le gouvernement du Canada prit à sa charge les forteresses de Québec, d'Halifax et d'Esquimalt. Puis le Canada a virtuellement pris la juridiction de nos propres traités de commerce avec les pays étrangers et je prétends, monsieur l'Orateur, que le même principe s'élargisse encore plus et qu'il comprenne notre propre empire de notre défense navale.

Si nous sommes capables de voir à nos propres affaires militaires, pourquoi ne serions-nous pas capables de voir à nos propres affaires de défense navale. Dans la Grande-Bretagne et même au Canada les jingoes prêchent virtuellement la doctrine que les services militaires et navals doivent être supérieurs et en dehors de l'autorité locale canadienne. Ils veulent une flotte; ils ne veulent pas que le peuple du Canada compte sur lui-même pour cela. Une pareille prétention est inconciliable avec un véritable esprit national. Il y a au Canada un esprit national que vous ne pouvez étouffer et il sera au premier rang avant que cette question soit définitivement réglée. Je suis convaincu que personne ne contestera l'idée que nous devons être les égaux du citoyen de l'Angleterre; je suis convaincu que personne ne refusera de souscrire à ce sentiment; fille dans la maison de notre mère, mais maîtresse dans la nôtre, nous devons soutenir l'honneur de notre qualité de jeune nation. Un pareil sentiment est la véritable et ferme base de l'empire britannique. Je vois dans cette proposition et dans ce bill un travail insidieux et en sous-œuvre contre l'autonomie du Canada, un retour à l'idée loyaliste de 1776, qui a encore des amis et des défenseurs dans ce pays bien qu'elle soit pleine d'un danger égal aujourd'hui à celui d'autrefois.

Il y a parmi nous ceux qui sont réactionnaires et qui préfèrent le règne de l'oligarchie à celui du Parlement et du peuple, et qui pensent que la position du Canada devrait en être une de subordination perpétuelle et non pas une position d'égalité. Il y a ceux qui prêchent au Canada la doctrine de l'union fédérale avec la Grande-Bretagne. Personnellement je crois qu'une pareille ligne de conduite serait des plus désastreuse. Notre entraînement est différent, nos conditions sont différentes; il y a dans un pays nouveau une démocratie qui ne peut s'assimiler aux conditions de classe et de caste d'un pays comme l'Angleterre. Nous comprenons cela lorsque nous sommes mis en contact avec ces idées; allez dans la mère patrie si vous voulez et là on vous regardera comme d'une classe inférieure, un colonial n'équivalant pas un colonisateur. Je ne m'en plains pas parce que c'est inhérent aux conditions, à l'entraînement et aux circonstances environnantes, et nous ne pouvons pas plus changer notre manière de voir que le peuple de la mère patrie ne peut changer la sienne. Je dis, monsieur l'Orateur, que du moment où vous tenterez d'établir une union fédérale des dominions d'au delà des mers avec la mère patrie, vous créérez des barrières entre les différents peuples britanniques et il y aura une perte de dignité et de puissance de notre part. Quel serait l'avantage pour nous d'être représenté dans un grand parlement fédéré? Quels seraient le pouvoir et l'influence de la petite poignée de représentants que nous aurions droit d'avoir, en comparaison du plus grand

nombre qui dirigerait, contrôlerait et gouvernerait dans cette union fédérale? L'antagonisme qui sortirait de cette expérience serait gros de dangers et de menaces pour l'empire britannique et le Canada, comme l'une des jeunes nations de cette union fédérale. Je suis donc personnellement et individuellement, distinctement, formellement, et entièrement opposé à cette proposition sous une forme quelconque.

A titre de membre de la jeune nation canadienne, je veux être associé à la Grande-Bretagne et aux autres nations au delà des mers, associé comme nous le sommes par les liens intangibles, plus forts et plus durables que seraient des liens forgés ou faits aux moyens de dispositions législatives.

Qu'est-ce qui a fait cet empire si ce n'est la confiance en elles-mêmes de ses parties composantes? Dites-moi que le Canada n'a pas contribué à l'édification de l'empire britannique et de son prestige, tel qu'il existe aujourd'hui; dites-moi que le Canada, par son développement, son étendue territoriale, sa richesse de ressources, son progrès industriel, l'éducation de son peuple, la force virile et déterminée qui caractérise les Canadiens, n'est pas un facteur et un important facteur dans l'empire britannique, et vous me direz ce que l'histoire elle-même réfuterait. La majorité de notre peuple est venu des Iles-Britanniques; mais combinés avec nous, nous avons le meilleur des autres pays. Nous avons des hommes qui ont une valeur pour l'empire britannique, ce qu'il ne faut pas oublier; nous avons ici un peuple qui est déterminé à acquérir et qui acquerra de grands résultats dans l'édification de cette nation canadienne. Essayez d'étouffer ce sentiment, cet esprit de nationalité, et vous suivez l'empire britannique lui-même; vous semez la destruction, le mécontentement et le dégoût. Je ne crois pas qu'il existe un sentiment contre le maintien des liens de l'empire. Je ne crois pas que mes honorables amis de la droite, qui sont si prompts dans leurs accusations de déloyauté, croient qu'il y ait dans ce pays un sentiment de cette nature. S'il en existe un, et si notre ligne de conduite sur la politique de défense navale est une preuve de ce sentiment, l'empire britannique marche en ce moment vers sa perte. Tandis que nous voyons une confédération australienne construire sa propre flotte, lui fournir des équipages et l'entretenir, nous voyons aussi plus de la moitié du Canada qui appuie l'idée de marines indépendantes.

Si c'est là une preuve de séparation, l'empire britannique est bien réellement en danger. Les honorables messieurs de la droite ne méritent pas de félicitations lorsqu'ils adoptent ce genre d'arguments en faveur de la résolution et du bill que nous discutons.

M. EMMERSON.

Nous, au Canada, sommes plutôt portés à croire qu'il ne devrait plus y avoir de guerre. Nous, comme peuple, sommes plus intéressés au progrès de notre civilisation, dans les enseignements qui émanent d'une période de plus de 2,000 ans, savoir, les principes de paix, de contentement et d'harmonie, qu'au militarisme et à l'obtention de grands armements; mais à l'heure du péril, et pour notre propre défense, nous sommes intéressés à faire tous les sacrifices. On m'a remis un exemplaire du "Presbyterian", une revue hebdomadaire publiée à Toronto. Je crois qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention de la Chambre en ce moment sur les sentiments qui y sont exprimés sur les politiques que nous discutons présentement, non seulement dans cette Chambre, mais dans tout le Canada et l'empire. Dans le numéro du 27 février, voici ce que nous lisons:

La politique conservatrice est sujette à des objections non moins fatales et même plus fondamentales. En contribuant en ce moment à la marine britannique nous aidons simplement, de notre côté, à perpétuer cette rivalité insensée en armements militaires et navals qui ruine les nations européennes.

Mais la politique conservatrice comporte beaucoup plus que cela encore. Elle a une portée sur toute la question de la destinée de notre pays. Le rêve que nous croyons caressé par la grande masse de la jeune virilité du Canada, c'est d'édifier dans cette grande zone du nord, sous l'égide de la couronne britannique, une nation libre, faisant face aux problèmes et acceptant les responsabilités que comporte la qualité de nation. Parmi ces responsabilités est celle de pourvoir à notre propre défense, et de décider à quelles guerres, s'il y en a, nous devrions volontairement prendre part. Envoyer de l'argent, qui pourrait être employé à faire une guerre sur le commencement de laquelle nous n'avons aucun contrôle, et qui, dans certains cas pourrait paraître injuste à notre peuple, c'est établir un précédent qui pourrait bien être fatal à nos plus hautes aspirations.

Les préparatifs navals que le Canada pourrait faire à cette époque-ci, devraient, à notre humble avis, se faire sur une modeste échelle, proportionnée à nos besoins de nation aimant la paix et la cherchant, et dont la politique fixe serait de soumettre les malentendus qui pourraient s'élever avec les autres nations, à la décision d'un tribunal judiciaire plutôt qu'à l'arbitrage du sabre. En pourvoyant ainsi à nos propres besoins, nous remplirons nos engagements comme partie composante de l'empire, tandis qu'en même temps nous pourrons avec harmonie et une conscience pure, nous joindre à l'effort d'amener les nations civilisées à s'unir pour faire de l'arbitrage international la règle fixe et universelle.

Telles sont les opinions de l'organe du grand corps presbytérien de notre Canada, et j'adopte comme miens les sentiments qu'il exprime. En agissant ainsi, j'ose dire que ces sentiments ne sont pas particuliers aux presbytériens, mais ce sont les

sentiments de tous les corps religieux et de toutes les classes au Canada.

Je sais qu'il est populaire, parfois, de crier bien haut à l'impérialisme et aux exploits militaires et navals de la Grande-Bretagne. Je m'incline avec admiration et respect devant l'histoire passée de la Bretagne à ces égards, et je suis fier d'être un citoyen d'une jeune nation qui partage les traditions et les gloires passées de l'Angleterre. Et je consens volontiers, en ma qualité de membre de cette jeune nation, de faire tout en mon pouvoir, individuellement, pour aider de toute manière possible à la grandeur et à la puissance de l'Angleterre.

Mais je veux que cela soit fait sur de bons principes; je veux adopter une ligne de conduite qui contribuera à la perpétuation de l'empire britannique et non à sa destruction. Je suis absolument persuadé — et je voudrais pouvoir m'exprimer avec toute la force de ma persuasion — qu'en adoptant les propositions de mon très honorable ami, le chef du Gouvernement, nous nous lançons tout simplement dans une politique pleine de dangers, qui humiliera notre population et qui est calculée pour diminuer le respect que nous avons de nous-mêmes et l'estime dont nous jouissons dans d'autres pays, même auprès de la population du Royaume-Uni. En présentant la résolution du 5 décembre, mon très honorable ami a parlé de difficultés et ce qu'il a dit a été répété bien des fois, de difficultés que nous rencontrerions pour construire des navires et les équiper. Je suis persuadé que ces paroles ont été entendues avec regret et qu'elles ont été accueillies par le pays avec une tristesse plus grande encore parce que, monsieur l'Orateur, quand un premier ministre n'a plus foi dans ce pays et sa population, quand ceux qui sont chargés de l'administration des affaires manquent de confiance en nous, c'est qu'en vérité nous sommes tombés à un degré bien bas. Autrefois nous avons construit des navires, nous étions une grande force maritime. On a prouvé, au cours de ce débat, que nous avions été des précurseurs dans la navigation. Mon très honorable ami a-t-il oublié que le tout premier navire qui ait jamais traversé l'Atlantique a été construit entièrement au Canada? S'il y en a qui l'ont oublié, qu'ils lisent l'inscription gravée sur une plaque de cuivre qui est clouée sur le mur à l'entrée de la bibliothèque du Parlement et qui a été placée là par un Gouverneur général pour commémorer un grand événement. Voici ce qui dit cette inscription:

En honneur des hommes qui, par leur esprit d'entreprise, leur courage et leur habileté, ont permis que le "Royal-William", le premier navire qui a traversé l'Atlantique au moyen de la vapeur, soit entièrement construit au Canada et puisse se rendre en Angleterre, en 1833, comme le précurseur de ces flottes puissantes de navires à vapeur océaniques, à bord desquels les passagers et les marchandises de toutes les nations sont aujour d'hui transportés sur toutes les mers du globe.

Le peuple qui a accompli cette prouesse en 1833 n'est certainement pas devenu si chétif qu'il ne peut même pas entreprendre d'exécuter un programme qui a pour but la construction d'une flotte canadienne. Le manque de confiance dans l'habileté et l'énergie du Canadien est pitoyable de la part du chef du Gouvernement. Cela me rappelle une histoire que l'on raconte d'un des amiraux des Etats-Unis, je crois qu'il s'agit de l'amiral DuPont. Il expliquait à l'amiral Farragut pourquoi il n'avait pu entrer dans le port de Charleston avec ses cuirassés. Il donna une raison et une autre et se tut. Farragut répondit: "Il y a une autre raison". DuPont, étonné, demanda quelle était cette raison et Farragut ajouta: "Simplement DuPont, vous n'avez pas cru que vous pouviez le faire". Et je dis à mon très honorable ami que nous autres, Canadiens, nous ne pourrons pas le faire tant que nous croirons que nous ne pouvons pas le faire. Je suis étonné de voir les hommes qui dirigent aujourd'hui les affaires du Canada, descendants de ceux qui se sont unis pour former notre confédération, je suis surpris dis-je, de leur voir prendre cette attitude en ce moment. Quand nous faisons cet aveu, nous sommes certainement devenus les fils dégénérés de nobles ancêtres. Je pense que les hommes publics et les hommes d'Etat de quelque importance doivent être jugés et éprouvés par leurs traditions et leur entourage; aussi je suis surpris de voir mon très honorable ami et ceux qui l'environnent avoir l'opinion qu'ils ont sur l'incapacité de notre peuple de faire quelque chose qui puisse avoir pour but d'augmenter la grandeur et la force de notre empire. Au mois de décembre, l'an dernier, mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie a parlé en pessimiste de notre conduite. Pourtant, en 1909, il avait une idée absolument différente—une idée qui était conforme à ses traditions et à son milieu et qui était simplement une conséquence de son instruction et de son enseignement—était-ce un expédient politique qui lui a fait adopter l'attitude qu'il a prise en décembre dernier? Je sais qu'il a combattu contre beaucoup de difficultés, je sais que dans sa carrière il a lutté contre beaucoup d'obstacles. Je sais aussi qu'il peut lutter contre le vent en politique et en d'autres sujets et que son passé politique est un exemple du fait qu'il peut s'embarquer contre le vent et marcher de l'avant quand même. Au début de sa carrière politique il était libéral et défendait la doctrine économique du libre-échange. Dans sa barque politique

il partit contre le vent et atteignit une situation importante au Parlement, puis, grâce à un procédé d'évolution, il devint ministre de la couronne, conservateur à tous crins et protectionniste. Avec l'expérience qu'il possède dans l'art de louvoyer et de changer de route, je ne suis pas surpris de l'adresse et de l'habileté avec lesquelles il s'embarqua dans le lit du vent en décembre 1912, contrairement à la route qu'il avait tracée en 1909.

Mais, comme je l'ai dit, je crois que des hommes publics devraient être fidèles à leurs traditions, à leur milieu et à leurs principes. Quelques-uns disent: il importe peu de savoir quelles étaient les idées de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie en 1909, et je crois que c'est l'honorable député de Brandon (M. Aikins) qui a fait cette déclaration. Je suis bien disposé à admettre que les hommes publics doivent changer d'idées pour se conformer aux différents points de vue, à l'expérience et aux conditions nouvelles et je n'adresse aucune critique aux honorables députés qui se conduisent ainsi, mais dans un cas aussi significatif que celui dont je parle, je demande, si les opinions exprimées par l'honorable député en 1909 n'ont pas d'importance, de quel poids peuvent être ses opinions en 1912 ou 1913? Si elles ne comptent pour rien et si elles doivent être prises en considération dans une seule année, alors vraiment elles n'ont pas une valeur plus grande l'année suivante.

J'ai été impressionné par l'idée que ce bill n'est pas présenté pour résoudre cette question. Je crois que le Gouvernement fait simplement de l'escrime avec cette proposition et qu'il ne s'est pas attelé à ce problème avec la conviction qu'exige l'occasion. Je parle ainsi sans vouloir offenser personne, mais je me rends compte de ce qui s'est passé durant les quatre ou cinq dernières années; je comprends qu'on doit lutter avec des préjugés et des passions, mais je sais aussi qu'on peut les concilier et accepter des compromis. Quand le Gouvernement veut faire croire au pays que le bill en discussion a été présenté pour résoudre le problème de la conduite que nous devons adopter comme jeune nation dans l'empire, je dis qu'il rit du peuple et le traite avec un certain manque de respect. Pourquoi dis-je cela? Parce qu'en présentant cette proposition le Gouvernement n'a pas mis le peuple dans sa confidence relativement à la conduite qu'il adoptera pour l'avenir. Cela ne résout pas le problème qui se pose aujourd'hui pour le Canada, qui sera un sujet d'inquiétude pour le peuple dans l'avenir tant qu'il n'aura pas été résolu convenablement et une menace perpétuelle pour les relations de notre pays avec la mère patrie. Je considère que c'est un programme raté et bien plus il n'y a aucun besoin de ce bill qui a pour base le spectre d'un danger subit; c'est simplement

un expédient momentaire qui s'appuie sur l'opportunisme et non sur un principe. Je crois que mon très honorable ami a eu raison des différentes opinions qu'il a adoptées au sujet de cette politique, a le droit d'être nommé le moderne Sisyphe.

Il roule en haut de la montagne le rocher politique de la défense navale qui demain dégringole en bas et de nouveau et toujours il s'inflige la tâche de le remonter au sommet seulement pour s'apercevoir que ses efforts sont inutiles. J'estime que le très honorable chef de la droite a fait preuve d'une grande force et d'une grande puissance en 1909 et ce sera toujours une période brillante de sa carrière politique ce temps où, sans qu'on le lui demandât et d'une façon désintéressée, il s'est rallié à une grande proposition impériale pour montrer au monde entier que le Canada était unanimement et intimement uni avec l'Angleterre dans ses difficultés. Le très honorable premier ministre fut alors un Samson puissant, un homme de pouvoir et de force. Mais la Dalilah nationaliste se présenta avec ses ciseaux nationalistes et elle coupa les boucles de Samson qui avait pu faire cette grande action, malgré l'animosité et la jolousie politiques. C'est ainsi que tomba la toison sous les ciseaux du nationalisme et c'est ainsi qu'il a perdu sa force car il ne pose plus devant le pays dans la même attitude qu'il avait en 1909, quand il se déclarait en faveur de ce principe.

M. SMYTH: Elle est préférable.

M. EMMERSON: Préférable au point de vue de mon honorable ami, oui, "nous sommes ici et vous êtes là", vous vous souvenez de ces paroles.

M. SMYTH: Nous allons rester toujours ici

M. EMMERSON: Je ne discuterai pas combien de temps vous resterez-là. Je dirai à nos adversaires: Prenez garde de tomber. Mon très honorable ami ne pose plus devant le peuple entouré de cette auréole brillante qu'il avait acquise à ce moment, parce que le peuple entier, libéraux et conservateurs, savent que la conduite qu'il a suivie a été guidée et animée par un désir de concilier une certaine partie de la province de Québec et en même temps de s'en aller bras dessus bras dessous avec un autre groupe d'impérialistes non de la province d'Ontario, mais de la ville de Toronto. Mon très honorable ami étant devenu faible après avoir perdu ses boucles frissonne au vent quand il s'agit de cette question.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. EMMERSON: Je suis content de voir mes amis de bonne humeur: c'est un plaisir de les voir ainsi; ils ont été si muets et si silencieux qu'ils semblent avoir besoin

d'un soulagement. Mais le peuple canadien comprend que ce n'est pas une solution de la difficulté et qu'on prend cette question pour un tremplin afin de permettre à nos adversaires de se maintenir au pouvoir, de sortir d'une dfficulté en vue d'attendre le retour d'événements qui leur permettront d'arranger les affaires de façon à ne plus avoir à s'inquiéter des nationalistes de Québec et de pouvoir les ignorer complètement. Mais qu'ils prennent garde, en agissant ainsi, d'infliger au pays le fardeau d'un programme politique qui durera pendant de nombreuses générations. Donnez une fois votre contribution et vous aurez créé dans l'esprit de ceux à qui vous l'accordez une demande de contributions nouvelles. Je n'ai aucun doute qu'elle continuera demain et encore, mais je ne crois pas que mes honorables amis de la droite soient tous unis sur cette idée d'une contribution permanente. Les uns la favorisent, les autres, non; mais, en ce moment, en ce qui touche au pays, ils ont pour seul programme, une contriubution, et c'est un programme permanent dans l'esprit de la population du pays.

On nous demande de voter une contribution de $35,000,000 en reconnaissance de ce que l'Angleterre a fait pour nous dans le passé. Je maintiens que le Canada et l'Angleterre ont des obligations mutuelles. Je partage l'opinion exprimée par l'honorable George Brown en 1864, et je dis que tant que le Canada a eu besoin du concours de l'Angleterre, c'était le devoir de cette dernière d'assurer notre défense. Mais je dis aussi que maintenant que nous sommes devenus plus riches et plus puissants, nous devons pourvoir à notre propre défense et qu'en cas de besoin l'Angleterre doit venir encore à notre aide.

A l'origine de l'établissement de ses colonies, il était entendu que l'Angleterre les défendrait et les protègerait jusqu'à ce qu'elles fussent en état de se défendre elles-mêmes; nous avons maintenant atteint un degré de développement qui nous fait un devoir d'assurer notre propre défense. Mais le projet que l'on nous soumet ressemble fort à un concordat; nous offrons de payer tant de cents dans le dollar. Mon honorable ami prétend que l'Angleterre a dépensé environ $400,000,000 pour la défense militaire et navale du Canada; il a aussi mentioinné une autre somme de $150,000,000 et il offre une contribution de $35,000,000 et demande une quittance.

$35,000,000, c'est une somme considérable si elle n'est pas absolument nécessaire. Elle représente, à un million près, le revenu total du Canada en 1896, au moment où les conservateurs quittèrent le pouvoir. On nous demande de voter cette somme, de l'envoyer dans un autre pays où elle fournira de l'emploi aux ouvriers de ce pays, pendant que les nôtres manqueront d'ouvrage peut-être.

Je ne me plaindrais pas du chiffre de la contribution, même s'il était trois fois plus élevé, si on en démontrait la nécessité. Si j'étais convaincu que c'est une politique sincère et réellement dans l'intérêt de l'empire, je l'approuverais de tout cœur. Mais s'il s'agit d'un simple expédient politique, pour faire face aux exigences et conditions actuelles, je proteste. En 1910, j'étais fortement opposé à cette contribution et à toute autre, et je le suis encore plus aujourd'hui. Si l'on s'adresse au Gouvernement et si on lui demande de voter des crédits importants pour une entreprise quelconque, il répond invariablement que les finances du pays ne le permettent pas. Depuis nombre d'années je demande que l'Etat fasse l'acquisition de certains embranchements reliés à l'Intercolonial et toujours l'on m'a répondu: "Nous n'avons pas d'argent; il faudrait pour cela deux ou trois millions de dollars et une pareille dépense n'est pas possible dans le moment".

Chaque fois que nous demanderons quelque chose pour l'Intercolonial ou pour une entreprise quelconque, le Gouvernement refuse sous prétexte que le trésor est vide. Nos revenus augmentent rapidement il est vrai, et cependant beaucoup de travaux importants sont retardés, bien que le Gouvernement se dise en état de verser une contribution de $35,000,000.

Tant que nous n'aurons pas développé notre pays, non seulement dans l'Ouest, mais aussi dans l'Est, nous devons nous abstenir de toute contribution impériale, surtout quand la mère patrie n'en demande pas et n'en a pas besoin.

C'est une triste manière d'exprimer son patriotisme en en faisant une question d'argent. Cette idée d'une contribution est contraire à l'esprit de la constitution et n'est pas conforme aux intentions de ceux qui ont fait la Confédération. Gardons-nous d'enfreindre le précepte qui nous fait un devoir de ne pas renier l'auteur de nos jours. Si nous nous engageons dans cette voie rétrograde, un jour viendra où il nous faudra recommencer la lutte pour la conquête de nos libertés politiques. Evitons tout ce qui pourrait provoquer une révolution politique ou amener une seconde guerre de l'indépendance.

Il me reste un autre point à traiter, avant de prendre mon siège, et je crois avoir le droit de le signaler à l'attention de la Chambre, vu qu'il a été beaucoup question depuis quelque temps de notre incapacité à fournir des équipages à nos navires. Cette politique de centralisation du pouvoir s'affirme trop, non seulement en Angleterre, mais aussi au Canada. Quel que fut le parti à la tête des affaires, j'ai toujours constaté qu'il existait comme une convoitise du pouvoir; le gouvernement fédéral cherche constamment à empiéter sur les droits des provinces. Non content des

attributions que lui confère la constitution, il cherche à s'approprier des pouvoirs qui ont été délégués à d'autres. C'est de cette idée centralisatrice qu'est né ce projet de contribution. Je ne crois pas que le gouvernement anglais ou l'amirauté ait demandé une contribution, mais j'admets qu'il existe en Angleterre un parti, même parmi la classe ouvrière, qui favorise cette centralisation. Cette faction serait très heureuse de construire une pareille marine et d'en avoir l'empire absolu, même s'il est vrai, comme le prétend l'honorable député de Calgary, que ceux qui pensent ainsi forment la majorité. Il est possible que dans quelques années la majorité soit de l'autre côté. C'est peut-être parce qu'ils s'en rendent compte que les partisans de la centralisation ont lancé l'idée d'une flotte unique sous un commandement unique.

C'est cette tendance à la centralisation qui a donné naissance au bill qui attend maintenant sa deuxième lecture. Le Royaume-Uni n'augmente pas en richesse et en population dans la même proportion que les autres parties de l'empire et la nécessité d'une marine doit être plus grande dans les colonies qu'en Angleterre. Il y a longtemps que cette centralisation du pouvoir se fait sentir. C'est cette politique qui a toujours régi, par le passé, les relations entre l'Angleterre et l'Irlande. Au cours de la présente session du parlement impérial, nous avons eu la preuve de l'existence de cette convoitise du pouvoir, de cette soif de centralisation, au cœur même de l'empire.

Cette tendance s'est également manifestée au Canada. Depuis le temps de lord Falkland, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à nos jours, je ne crois pas que nous ayons eu un seul gouverneur général qui ne soit pas venu ici avec l'idée qu'il allait gouverner le pays. Il y a eu de notables exceptions, mais la majorité était imbue de cette idée. Dans le domaine militaire, il ne nous est pas venu un officier anglais qui n'était pas convaincu qu'il allait prendre le commandement suprême et devenir le maître de la situation. Tout cela provient de la politique de centralisation, mais notre population démocratique n'endurera pas cet état de choses; elle n'en a pas besoin.

Les orateurs de la droite disent que nous devons offrir une contribution parce que nous ne pouvons pas fournir d'équipages pour nos navires. On est sans cesse à nous répéter qu'on n'a pas même pu trouver assez de marins pour équiper le "Niobé" et le "Rainbow". Le dernier recensement des Etats-Unis fait voir qu'il y a au delà de 3,700 canadiens dans l'armée et la marine de ce pays. Ces jours derniers, je voyais par certains tableaux statistiques qu'à l'heure présente, il y a au moins 1,000 jeunes canadiens dans la marine américaine. Pourquoi sont-ils là? La raison en est évidente. Les conditions de l'engagement dans la marine américaine sont si libérales, si élastiques, si agréables, qu'elles conviennent aux idées démocratiques des canadiens. Un jeune homme s'engage pour trois ans dans la marine américaine, à condition que l'Etat lui enseignera un métier. Après un engagement de trois ans, il est devenu un charpentier, un électricien, un fabricant de chaudières, un plombier, etc. Après sa libération, il est libre de s'engager dans la vie avec cette seule restriction, qu'en cas de besoin, le Gouvernement peut requérir ses services. Il passe dans les cadres de la réserve navale à laquelle le Gouvernement peut toujours recourir, pour assurer le service de sa marine.

Dans la marine anglaise les conditions sont bien différentes. Il y a de nombreuses formalités à remplir. Le temps du service est plus long. Il existe des distinctions de classes et une foule de choses auxquelles les Canadiens ne sont pas habitués.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, au moment ou la séance a été suspendue, j'établissais un contraste entre les facilités et les avantages de l'engagement dans la marine américaine et les difficultés et les inconvénients, dans le service de la marine anglaise. Je donnais les raisons pour lesquelles un jeune Canadien préfère aller là où il est certain de vivre dans un milieu agréable et dans des conditions qui lui agréent, que d'entrer dans un service où règnent trop souvent les distinctions de castes et les préjugés de classes. C'est pour cette raison que nous voyons aujourd'hui un millier de jeunes Canadiens dans la marine américaine. Je crois qu'on pourrait compter sur les doigts d'une seule main les canadiens qui servent dans la marine anglaise. On dira peut-être que c'est une question de salaire. L'honorable ministre des Postes prétend que nous ne pouvons pas mettre des équipages canadiens sur ces navires, parce que l'Etat ne pourrait pas offrir un salaire suffisant pour attirer les Canadiens dans ce service.

M. PELLETIER: Je n'ai pas dit cela.

M. EMMERSON: Je ne prétends pas rapporter les propres paroles de mon honorable ami, mais c'est certainement ce que laissaient entendre ses remarques. Pour lui c'était une question d'économie; il s'agissait de faire faire le travail au plus bas prix possible. Je me suis donné la peine de faire un relevé des salaires, dans les différentes marines et j'ai constaté qu'ils sont plus élevés dans la marine américaine que dans les marines des pays

d'Europe. Mais la différence entre les Etats-Unis, et l'Angleterre n'est pas aussi grande que certains pourraient le croire. Les chiffres suivants indique le salaire annuel dans les différentes marines:

Capitaines aux Etats-Unis, $4,000; en Angleterre, $2,443; en Allemagne, $1,905; en France, $1,945; lieutenants aux Etats-Unis, $2,400; en Angleterre, $1,287; en Allemagne, $614; en France, $837. Sous-lieutenants aux Etats-Unis, $1,700; en Angleterre, $444; en Allemagne, $200; en France, 534. Aspirants de marine aux Etats-Unis, $600; en Anglecerre, $155; en Allemagne, $116; en France, $190. Adjudants aux Etats-Unis, $1,500; en Angleterre, $977; en Allemagne, $614; en France, $951. Sous-officiers aux Etats-Unis, $480; en Angleterre, $326; en Allemagne, $240; en France, $389. Matelots de 1re classe aux Etats-Unis, $288; en Angleterre, $170; en Allemagne, $97; en France, $83. Matelots de 2e classe aux Etats-Unis, $228; en Anglecerre, $148; en Allemagne, $84; en France, $56. Matelots de 3e classe aux Etats-Unis, $192; en Angleterre, $111; en Allemagne, $34; en France, $42.

Si le Canada possédait une marine de guerre qui lui appartînt en propre, la paye des officiers et celle des matelots représenteraient à peu près—et cela, nécessairement—celles que les Etats-Unis acquittent dans les mêmes cas. Cela serait de nature à attirer ici des officiers et des matelots qui, après plusieurs années de service, auraient jugé opportun de se retirer de la marine de guerre britannique, parce que la paie qu'ils recevaient ne leur permettait pas de subvenir à leurs besoins. On assurerait aussi à l'empire britannique les services de ces hommes. Je recommande ce détail à l'examen sérieux des honorables députés, je parle surtout de ceux d'entre nous qui attachons une grande signification à la question d'économie, quand il s'agit de se procurer les hommes qui doivent soutenir nos combats. On dit que nous ne pouvons pas fournir les hommes nécessaires. Etant donné que nous avons aujourd'hui un millier de nos jeunes gens dans la marine de guerre des Etats-Unis et que le dernier dénombrement de la population des Etats-Unis fait en 1900 indique que 3,714 Canadiens et fils de Canadiens sont à l'emploi du gouvernement des Etats-Unis, soit dans leur armée, soit dans leur marine de guerre, il est évident, il me semble, que nous n'éprouverions aucune difficulté, si nous établissions une marine de guerre canadienne, à nous procurer tous les équipages requis pour faire la manœuvre de ces unités. De ces 3,714 Canadiens, 800 environ sont de descendance canadienne française, le reste se compose de descendants d'Anglais. Eût-on offert à ces jeunes gens l'occasion de s'attacher à un service qui leur aurait été agréable et commode, on aurait pu, en s'appuyant sur leur patriotisme, trouver un nombre de matelots suffisant pour faire la manœuvre des trois dreadnoughts que l'on propose d'envoyer vides au gouvernement britannique. Lorsque je vois des hommes qui devraient être animés du véritable esprit canadien, se lever ici pour dire que nous ne pouvons trouver au Canada le nombre d'hommes qu'il faut pour faire la manœuvre de ces vaisseaux, je dis qu'ils parlent à l'encontre des faits réels. En 1864 on fit le dénombrement du nombre d'hommes employés à bord des navires de pêche et sur les vaisseux côtiers le long du littoral des Provinces maritimes. A ce temps-là, on comptait environ 60,000 hommes qui se trouvaient à bord de ces navires et l'on a éprouvé un plaisir sensible de constater qu'on pourrait tirer de cette classe de marins un nombre d'hommes qui contribuerait grandement à la défense de ce pays et à celle de l'Angleterre, si la nécessité s'en faisait sentir.

Il en serait ainsi aujourd'hui dans les provinces de l'Est. J'ose dire, si l'on prend les comtés que borde la baie de Westmoreland, de Cumberland, de Colchester et de Hants—j'ose dire que, si l'on tente les efforts voulus, si l'on offre à nos jeunes Canadiens, dans le cas de notre marine de guerre, les avantages que les Etats-Unis accordent aux membres des équipages de leurs navires de guerre, on pourra compléter par milliers plutôt que par centaines les demandes d'enrôlement. Je ne fais aucune assertion par trop outrée à ce sujet. En vérité, je sais qu'au cours de la saison d'été et durant la saison de navigation, des centaines et des centaines d'hatants de mon propre comté font des manœuvres à bord des navires côtiers et autres. Ils sont obligés, dans certains cas, de se rendre jusqu'à l'Etat du Maine ou jusqu'à celui du Connecticut pour s'y engager, en qualité de matelots, à bord de navires qui battent le pavillon d'une nation étrangère. L'hiver on peut trouver des jeunes gens dans leur familles. Ils n'ont aucun emploi arrêté en qualité de marins; il arrive quelquefois qu'on retient leurs services en qualité de bûcherons ou autrement au cours de la saison d'hiver. Ces jeunes gens, avec l'air de la mer dans les narines, pour me servir de l'expression de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, saisiraient la moindre occasion qui leur serait offerte de prendre du service dans toute marine permanente. Je me demande s'il peut en exister de permanente dans le cas de la marine de guerre canadienne. Je dis que cela constitue une insulte à l'adresse des jeunes gens des provinces de l'Est, et je crois que c'est aussi une insulte à l'adresse des jeunes gens de toute les provinces du Canada, que de dire que le Canada, bien qu'il puisse y consacrer des millions de dollars, ne pourra trouver un assez grand nombre d'hommes pour faire la manœuvre des navires que l'on construira, grâce à l'argent qu'il

offre à la Grande-Bretagne pour mettre en chantier et terminer ces dreadnoughts.

Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), en termes splendides, nous a parlé des progrès de plus en plus accentués de notre pays; la pensée si chaleureusement exprimée était aussi vraie que belle. Je tiens à signaler à la Chambre que c'est grâce à cette évolution que nous avons contribué dans le passé au prestige et à la grandeur de l'empire britannique.

Qui dira qu'aujourd'hui le prestige de la Grande-Bretagne n'est pas dû, dans une large mesure, aux progrès accomplis et aux institutions que se sont données les colonies autonomes d'au delà des mers? Nous avons passé par cette période d'évolution, mais nous n'avons pas tenté depuis la Confédération jusqu'à ces deux ou trois dernières années d'entreprendre quoique ce fût en vue de la défense navale du Canada. Mais, si nous voulons imiter les autres nations et si nous voulons suivre l'exemple de la mère patrie, nous devons procéder graduellement et, si nous en agissons ainsi, nous pourrons en arriver à un résultat qui s'imposera à l'admiration de l'univers entier. Je crois qu'on peut dire avec raison qu'il n'exista jamais de nation, ancienne ou moderne, qui eût atteint la plus grande place qu'elle occupait dans l'histoire, sans compter sur le concours d'une marine de guerre; les grandes nations furent celles dont les habitants prirent part à des batailles navales. Que l'on commence des jours les plus éloignés de l'histoire, des jours de Tyr et de Sidon; que l'on passe ensuite aux anciens peuples établis sur le littoral de la Méditerranée, les Phœniciens, les Grecs, les Vénétiens et les Génois; qu'on en arrive ensuite à l'Espagne, au temps de son antique monarchie, aux Pays-Bas, à la France, pour terminer par l'Angleterre elle-même; chacun de ces peuples a eu ses beaux jours de puissance maritime et toujours en suivant la marche du progrès et de l'évolution.

Négligeant les anciens états pour nous occuper du cas de notre propre mère patrie et pour nous arrêter à l'étude de ses progrès et de son évolution au point de vue de la puissance maritime, nous pouvons nous demander quelle était la population de la Grande-Bretagne—c'est-à-dire de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Ecosse—au seizième siècle à l'époque de l'Armada espagnole. Les chiffres établissent que la population de l'Angleterre au seizième siècle n'atteignait pas le chiffre de cinq millions d'âmes, la moitié, en vérité, de la population que le Canada compte aujourd'hui. Les commencements de l'Angleterre furent modestes au cours du seizième siècle; cependant et en dépit de ce fait elle balaya de l'océan la flotte espagnole. Au siècle suivant, alors que la population de la Grande-Bretagne s'était élevée à environ cinq millions et demi d'habitants, elle engagea la lutte pour la suprématie maritime contre les Hollandais qu'elle chassa des océans.

Au dix-huitième siècle, lorsque sa population s'élevait à neuf millions d'âmes, elle soutint ces grandes batailles navales, les plus grandes dont l'histoire fait mention, lorsqu'elle eut à combattre les flottes de la France. Au cours de ce siècle, elle s'assura la suprématie maritime du monde, et, cependant, le chiffre de sa population ne dépassait pas de beaucoup celui de la population que l'on compte aujourd'hui au Canada.

Nous ne commençons pas en entretenant l'idée que nous allons devenir les maîtres de l'océan. Ce n'est pas à ce point de vue que nous envisageons cette question, mais notre projet comporte un commencement et l'accroissement et l'évolution nous mettront un jour en état de pouvoir, non seulement aider efficacement à la protection de nos propres côtes, mais encore de contribuer au progrès et à la défense de l'empire et de l'aider en cas de nécessité. Cette évolution dans l'accroissement de la marine de guerre britannique pourrait avantageusement nous servir d'exemple et, fils d'une telle mère, nous pourrions entretenir l'espérance d'accomplir quelque chose dans l'espace de cinquante ans. Nous avons les moyens; nous possédons les ressources et les hommes nécessaires; dans ce cas, pourquoi ne pas utiliser tous ces avantages? Il me semble qu'il est contraire à la raison que les honorables membres de la droite entretiennent un seul instant l'idée que la population de ce pays n'est pas digne de ce véritable esprit canadien qui se relie à son attachement à l'Angleterre. Qu'on prenne tout autre pays important. Les commencements de la marine de guerre espagnole furent modestes et, pourtant, à une certaine période de l'histoire du monde, la marine de guerre de l'Espagne fut la maîtresse incontestée des mers. Il fut un temps où la France figurait avec avantage parmi les puissances maritimes de l'univers. Il en fut de même de la marine de guerre hollandaise. Les commencements des marines de guerre de tous les pays furent modestes. Si l'on veut un exemple, qu'on prenne la Russie, où Pierre le Grand entreprit, dans des conditions qui auraient découragé tout autre que lui, la création d'une marine de guerre.

Son père, animé du même dessein, lui avait fait construire un navire de guerre en Hollande, mais dans tout l'empire des czars il ne se trouva que deux hommes pour faire la manœuvre de ce vaisseau. Pierre remarqua ces deux hommes dont l'un fit preuve d'aptitudes exceptionnelles. Il fut nommé entrepreneur en chef; on fit

venir des ouvriers de la Hollande; on établit un chantier de construction maritime et bientôt on lança le premier navire.

Monsieur l'Orateur, c'était là une politique basée sur la confiance, le patriotisme et sur l'esprit national de la Russie. Inutile pour moi de signaler la position qu'a atteinte la Russie au cours des dernières années. Je n'ai pas besoin de rappeler le cas du Japon. Il y a à peine quelques années, le Japon était inconnu comme puissance maritime; il se trouvait, en réalité, dans une position d'infériorité même si on le comparaît à la Chine. Je pourrais accumuler exemples sur exemples pour appuyer mon assertion sous ce rapport, mais je croirais, en agissant ainsi, insulter à l'intelligence de ceux qui me font l'honneur de m'écouter en ce moment. Je sens qu'ils comprennent parfaitement que le Canada peut accomplir ce que d'autres pays ont fait. Je le répète, nous avons les hommes, l'argent, les ressources et les matériaux nécessaires à la construction de ces navires de guerre; nous pouvons même entreprendre ce que d'autres pays n'oseraient tenter sans secours étranger. Trente-cinq millions expédiés de ce pays pour acquitter le coût de notre protection! Trente-cinq millions qu'on jetera dans la marmite des armements navals! Je sais que je parle un langage qui n'est pas parfaitement compris; il peut arriver que je traite d'une terminologie qui n'est pas tout à fait à la portée de l'intelligence d'un grand nombre de membres de cette Chambre.

Toutefois, je tiens à faire observer que si, au lieu d'envoyer ces $35,000,000 à la Grande-Bretagne, on prend $8,000,000 de ce montant pour construire un bassin de radoub et un chantier de construction maritime sur le littoral du Pacifique—et l'on peut construire le plus grand chantier maritime qui soit avec ce montant—et que si l'on consacre un autre $8,000,000 de ce montant à l'établissement de semblables travaux soit à Sydney, soit à Halifax, soit à un autre point du littoral de l'Atlantique, on se trouvera à posséder, non seulement les prémices de la construction d'une marine de guerre canadienne, mais encore ce qui, à mon point de vue, revêt une importance beaucoup plus grande: on inaugurera une politique d'après laquelle le Canada pourra reconquérir la position enviable qu'il a déjà tenue comme puissance maritime; les navires marchands du Canada sillonneront de nouveau les différentes mers du monde, tout comme au seizième et au dix-septième siècle. on pouvait voir les navires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick parcourir en tous sens les sept mers du monde. Il resterait $19,000,000 qu'on pourrait consacrer, si on le désirait, à l'exécution des travaux préliminaires de construction d'une marine de guerre, ainsi que le laisse entendre cet article du "Presbyterian". Nous commencerions l'instruction des jeunes gens qu'on trouve en si grand nombre dans nos ports maritimes et aux environs de ces derniers; nous commencerions ainsi à suivre l'exemple de la mère patrie.

Je laisse entièrement de côté les aspects matériels de la question et j'en appelle, non à la vénalité ni aux instincts mercenaires de la population, mais au respect qu'elle se doit à elle-même.

Si vous adoptez cette ligne de conduite, vous faites quelque chose qui comporte la protection de vos côtes, et qui plus est signifie la défense de l'empire. Si vous envoyez à l'amirauté britannique trois dreadnoughts vides, que vous reste-t-il? Où en est la défense de vos côtes? Où sont vos fortifications? Qu'avez-vous à Halifax, Esquimalt, Sydney et Saint-Jean?

M. BRADBURY: Vous avez le "Rainbow".

M. EMMERSON: Mon honorable ami peut en venir, s'il le veut, à la "Minnie M." C'est à peu près sa taille. Ce serait au moins là un commencement, et nous pourrions, avec ces $19,000,000, fortifier nos côtes—car il serait nécessaire d'avoir des fortifications à chaque port de mer le long de nos côtes. Elles sont nécessaires sur le Pacifique; elles sont nécessaires sur l'Atlantique. Même si vous avez des flottes, les navires de guerre ont besoin pour leur direction et pour leur efficacité de combat d'une base de fortifications le long des côtes et dans les ports. Cela a été prouvé dans la guerre entre l'Espagne et les Etats-Unis; cela a été prouvé lors de la guerre russo-japonaise, et il est certainement nécessaire que nous commencions à construire ces fortifications. En 1910, monsieur l'Orateur, j'ai moi-même en cette Chambre suggéré au Gouvernement, qu'en ce qui concernait la construction d'une marine canadienne, il était nécessaire dans l'intérêt du peuple, il était nécessaire au développement et au progrès matériel du Canada, que le Gouvernement allât lentement, mais qu'il commençât à agir, et qu'il prit en considération, non-seulement la construction d'une marine de guerre, mais la construction de fortifications et la protection de notre littoral. De même je dis au Gouvernement d'aujourd'hui: Vous pouvez envoyer vos dreadnoughts et avoir votre grand combat naval dans la mer du Nord, mais qui protègera nos côtes? Nous parlons de la menace allemande—un spectre que l'on promène pour des fins politiques.

Je puis très bien apprécier l'attitude du premier ministre de la Colombie-Anglaise, lorsqu'il a fait au sujet d'une autre question une déclaration qui pourrait peut-être, dans un avenir peu éloigné, réclamer l'attention, non seulement du peuple canadien mais aussi du peuple des Etats-Unis.

En attendant, que faisons-nous à ce sujet? Le Gouvernement se propose-t-il de faire quelque chose? Je crois que c'est là une question qui ne devrait pas être traité à la légère. C'est une question d'importance suprême que le peuple du pays puisse savoir au moins quelles sont nos perspectives et qu'est-ce que nous avons l'intention de faire pour la protection de notre littoral. Si l'Angleterre doit combattre un grande puissance dans la mer du Nord, je n'ai pas de doute quant au résultat. Je suis tout à fait d'accord avec les Balfour, les Lloyd-George, les Churchill et les hommes de toutes les nuances politiques de la Grande-Bretagne, lesquels déclarent que la Grande-Bretagne peut se défendre sans l'aide de personne. Et, outre cela, ils prétendent qu'ils sont en état de défendre les possessions d'outre-mer. Mais les possessions d'outre-mer ne sont pas dignes de cette protection si elles ne prennent pas elles-mêmes des mesures pour la protection de leurs propres côtes. L'Australie a pris des mesures dans ce sens. Le Canada devrait prendre de pareilles mesures. Je crois que nous ferions notre devoir si nous renoncions à ce bill dès maintenant et si nous commencions à prendre des mesures pour l'agrandissement et le développement de la législation existante au sujet d'une marine canadienne.

Les Etats-Unis ne sont pas un petit pays, et je crois que l'on peut dire avec certitude que la marine des Etats-Unis occupe une place assez considérable parmi les marines de l'univers. Mais l'origine de cette marine remonte, pour ainsi dire, en 1775, alors que le congrès a autorisé l'armement de deux croiseurs portant respectivement dix et quatorze canons. Avant la fin de la même année, la construction de quinze autres navires armés de vingt à trente-six canons était autorisée. Les affaires de la marine étaient alors confiées à un comité naval. En 1778, le présent ministère de la marine des Etats-Unis était créé et Benjamin Stoddart était nommé secrétaire de la marine.

Et quelle était alors la population des Etats-Unis? En 1760, cette population n'atteignait pas un million et demi. En 1790, la population était de 3,929,000 âmes, beaucoup moins que notre population actuelle. En 1810, la population dépassait un peu 7,000,000. Elle n'était pas aussi forte que la population canadienne d'aujourd'hui. En 1812, avec une faible population, avec une très petite marine—insignifiante comparée à celle de l'Angleterre—les Etats-Unis en sont venus aux mains avec l'Angleterre et nous savons quel a été le résultat de la guerre de 1812. En 1775, la population était de 2,943,000. Il n'y a pas eu de recensement cette année, mais c'est sur ce chiffre de population que l'on a réparti la monnaie continentale parmi les Etats. Par conséquent, ce chiffre doit être approximativement exact. On s'est également servi de cette estimation à la convention de 1787, la convention qui a rédigé la constitution actuelle des Etats-Unis, dans le but de déterminer provisoirement la représentation des Etats au congrès en attendant le dénombrement. En 1790, la population totale des Etats-Unis n'était que de 3,239,214. En 1800, le deuxième recensement accusait une population de 5,308,483. En 1810, au troisième recensement, la population n'était que de 7,239,881. Mais même en 1820, le résultat du quatrième recensement indiquait qu'il n'y avait que 9,633,822 âmes aux Etats-Unis. Ceci représentait non seulement la population blanche, mais aussi la population noire du sud.

M. EMMERSON.

Prenez l'évolution qui s'est produite en Europe parmi les monarchies et les Etats-et nations plus modernes. Ou, si vous le voulez, considérez l'évolution qui s'est produite dans l'Argentine, le Chili, le Pérou et parmi les autres républiques sud-américaines. Comparerons-nous leur position avec la nôtre au désavantage de notre pays? Dirons-nous que leur citoyenneté est supérieure à la nôtre? Dirons-nous que la richesse de leurs ressources est de nature à nous humilier par la comparaison avec les nôtres? Je ne crois pas que l'on puisse soutenir cela un seul instant.

Les Etats-Unis ont fait de grands progrès en fait de population et de construction navale. Lorsque leur population était plus faible que la nôtre, se sont-ils abstenus à cause de la guerre de 1812? Ils ont continué. Ils ne sont pas devenus hystériques, mais à mesure que leurs ressources le leur ont permis, que leur pays s'est développé, que leur population a augmenté, ils ont continué à croître graduellement en organisation militaire et navale, tout comme ils grandissaient sous le rapport du commerce. De même, monsieur l'Orateur nous pouvons espérer imiter les Etats-Unis, imiter la mère patrie, imiter les nations de l'Europe orientale, imiter toutes les nations pour atteindre une position telle que nous puissions prendre notre place parmi les nations de l'univers, associés comme nous le sommes avec la nation mère, le Royaume-Uni, alliés comme nous le sommes avec les nations-sœurs, avec les possessions d'outre-mer sous le drapeau britannique, et sous ses plis et sous son égide, la puissance, le pouvoir et le prestige de l'empire britannique, que je n'entreprendrai pas de décrire mais qui représente tout ce qui est vrai, tout ce qui est saint, tout ce qui est fort, ce qui est viril et tout ce qui représente le franc jeu et la justice. Nous aussi nous pourrons prendre une position côte à côte avec celles des autres nations-sœurs, et en ce faisant, nous démontrerons que nous sommes tout simplement comme l'a dit mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) les lionceaux de la lionne et que l'on ne nous réduira pas au rôle de chacals.

Je crois qu'il est possible que, dans une certaine mesure, j'aie occupé trop longtemps le temps de la Chambre, et cependant, je suis convaincu que je dois à mes commettants, je dois à ma province étant données mes fortes convictions au sujet de cette proposition, de protester aussi énergiquement que possible, d'exposer par les arguments, fortement si je le puis, faiblement si je ne puis faire mieux, mes vues au sujet de la question, et proclamer hautement mon opposition au programme du très honorable premier ministre.

Je ne crois pas dépasser mes droits et privilèges, ni m'éloigner de la ligne tracée par mon devoir, si je cite comme témoin, même à cette heure avancée, le "Herald" d'Halifax, un journal qui a déjà été cité au cours du présent débat. Mercredi, le 8 janvier 1913, le "Herald" de Halifax avait un article très lumineux au sujet du "Projet Naval de Borden", qu'il faisait contraster avec le "Projet de sir Wilfrid Laurier," et avec le programme australien. Je ne lirai pas tout l'article, mais j'en lirai la partie qui traite d'un article paru dans le "Canada", un journal publié à Londres:

L'article du "Canada" est conçu en termes si judiciaires et si judicieux; ses raisonnements sont si serrés et si clairs que nous lui rendons à lui et à nos lecteurs la justice de citer ses propres termes sur plus d'un point.

Entre autres choses le "Canada" dit:

La différence entre le Gouvernement et l'opposition telle qu'exprimée, dans le bill de la marine et dans l'amendement, est une différence de conception stratégique.

Mais cette différence repose, parfois, sur quelque chose de beaucoup plus fondamental.

Le but de sir Wilfrid Laurier est la conservation de la souveraineté nationale du Canada, au plus haut degré compatible avec l'existence du Dominion comme partie intégrante de l'empire.

D'un autre côté, M. Borden est prêt à retarder la décision finale sur la question constitutionnelle; mais la proposition actuelle faciliterait indubitablement, et nous osons croire que l'intention est de faciliter la création d'un corps impérial chargé de la responsabilité d'un programme impérial.

Voilà exposée sous une forme concrète la différence, le golfe, qui sépare le parti libéral-conservateur, le parti tory, d'un côté et le parti libéral de l'autre. L'un est l'avocat de l'impérialisme, de la centralisation, de l'impérialisme sous son aspect le plus insensé, associé à l'idée de saisir tout le pouvoir et de tenir en tutelle et en sujétion les possessions d'outre-mer. D'un autre côté le parti libéral lui est comparé comme étant, tel qu'on l'a si bien dit, le parti de la liberté la plus complète possible associée à l'idée de l'union entre elles des parties intégrantes de l'empire, chacune restant indépendante de l'ensemble, libre d'agir selon son propre jugement, le tout devant agir ensemble contre l'univers pour la défence des droits communs de chaque partie de ce grand empire. Ce sont là les vues de l'honorable Arthur J. Balfour. Il dit que vous ne pouvez pas jouer avec le sentiment national, que le Canada doit avoir et aura ces propres sentiments de nationalité. J'inviterai l'attention de la Chambre sur les paroles qu'il a prononcé à l'occasion dont je parle.

Londres, 4 décembre.—Il y a eu une grande réunion au restaurant Holborn, samedi soir pour célébrer la fête de Saint-André. Le très honorable Arthur J. Balfour, qui présidait, a parlé de la nationalité impériale. Il a parlé du grand rôle joué par ses compatriotes pour concilier le principe de la nationalité avec celui du patriotisme ardent dans toutes les parties de l'univers.

Ce n'est pas qu'en imitant cet exemple qu'on peut assurer l'avenir de tout l'empire.

La population du Canada et des autres possessions d'outre-mer doit avoir et aura l'amour de sa propre nationalité. Tout Canadien devrait désirer se rendre compte que le Canada a ses propres théories de progrès, et à l'avenir ne décourageons pas ce patriotisme local. Cultivons chez eux l'amour de leur nationalité. Le Canada aux Canadiens, l'Australie aux Australiens, mais le tout à l'empire. C'est l'interprétation erronée de ce principe qui a amené la grande scisson entre les colonies d'Amérique et la métropole il y a un siècle et demi, et cette leçon était peut-être nécessaire pour nous apprendre ce que nous savons maintenant.

Dans un langage énergique et éloquent, ce n'est là qu'un reflet de la politique de l'honorable chef de l'opposition. La députation d'en face est effrayée de l'idée d'autonomie canadienne, de nationalité canadienne et d'indépendance du Canada dans l'empire et, cependant, cette idée est conforme aux enseignements des plus grands hommes d'État britanniques. Elle est conforme aux principes énoncés par les têtes dirigeantes de l'empire, et elle est sage de nos jours si la nation canadienne prend cette leçon à cœur et se rend compte qu'afin d'avoir un empire uni par les liens du sang, de la communauté de sentiment et d'intérêt, c'est le principe qui doit prévaloir. C'est l'idée contraire qui a amené le démembrement de 1876, lors de la révolution américaine. Si l'on nourrit l'idée qui a produit cet événement de notre histoire, elle détruira encore les sentiments de fidélité et d'attachement à la métropole qui règne de nos jours en ce pays. Mon amour va au pays de ma naissance, mon attachement est pour ce pays et pour le drapeau qui l'abrite; je suis impérialiste au point de vue de la communauté des intérêts du Canada, de l'Angleterre et des autres parties de l'empire, chaque partie étant distincte et jouant son rôle, mais toutes étant unies par les liens qui nous attachent solidement. Plus nos libertés sont grandes, plus grande est notre fidélité. Ainsi unis, nous nous

tiendrons ensemble et nous provoquerons l'admiration de l'univers et conserverons notre amour-propre, ce qui est aussi important que d'être respectés par les autres. Une pièce de vers de J. H. Bengough synthétise les idées que devaient entretenir les habitants de ce pays, et bien que je ne me permette pas souvent de citer des vers, je crois que ceux-ci méritent d'être consignés dans le hansard, et je prie la Chambre de me permettre de les réciter. A mon avis, monsieur l'Orateur, ces vers interprètent les sentiments de la population du Canada.

Britannia asks not for tribute,
Our motherland calls for heart;
She looks to see her lion-sons
Playing the Lion's part;
Not pouring in alms the treasure
Of easily piled-up gold,
But giving the treasure of filial breasts
That cannot be bought nor sold.

Millions of dollars ye offer
From the store in your merchant-till,
Bidding her build three dreadnoughts
And settle the shipwright's bill;
Three fighting-machines more powerful
Than ever have left the dock,
And then ye will turn to your traffic,
Leaving your money to talk.

And this is the Loyalty party,
The party of jingo and brag,
That yesterday 'saved the Empire'
In the name of the grand old flag;
'Build! Here's the cash to do it!'
Cry ye, super-devoted sons,
But not a cent for the coaling,
Nor a sailor to man the guns!

'Give each of our proxy dreadnoughts
A famous Canadian name!'
Nay! Spare us, ye charity-mongers,
This added portion of shame;
The free-built Australian squadron
Might meet them on the way;
Think how these names of honour
Would shrivel and blush that day!

But scorn, ye reapers of harvests
Of prairie and forest and sea,
Scorn, ye heapers of riches
In a land that is wide and free,
To add to the home man's burden,
Already so hard to lift,
The weight of a new taxation
Attached to your costly gift.

Britannia asks not for tribute,
In her market money is cheap;
Far more to her and her Empire
Are the hearts that love and leap;
Pay, if you will, for dreadnoughts,
But pay for their up-keep, too,
And pay for cook and commander
And every tar in the crew!

J'ose dire que plusieurs députés de la droite rougissent du présent projet. Ils ont honte à l'idée de prêter des dreadnoughts vides, sans aucunement contribuer à leur entretien, et à l'idée de notre refus de fournir un seul homme. Artemus Ward consentait à envoyer tous les parents de sa femme à la guerre civile pendant qu'il resterait à la maison; nous consentons de même à envoyer nos navires à l'Angleterre, pourvu que les Anglais eux-mêmes se battent. N'est-il pas humiliant pour cette jeune nation canadienne de dire que nous jeterons $35,000,000 dans les coffres publics de la Grande-Bretagne, mais que nous n'enverrons pas un seul homme à son secours? Cependant les membres de la droite nous disent que le besoin est grand.

Quant à l'amendement du député de d'Assiniboïa, je ne discuterai pas la question constitutionnelle qui a déjà été habilement traitée, mais je dois dire que le Gouvernement est tenu envers lui-même et envers le pays de remanier la carte électorale.

On me dira peut-être: "Mais s'il y a remaniement, votre propre province va avoir moins de députés"? Quand cela devrait être, je n'en dirais pas moins au Gouvernement:: Soyez justes envers le peuple." J'ai pensé que les pères de la Confédération avaient voulu que la représentation ne fût pas diminuée. Il me semble que les gouvernements passés auraient dû travailler à la solution de cette question; que représentant une province et un comté de l'Est et porté au pouvoir par une très forte majorité, le premier ministre aurait dû, lui aussi, y travailler. S'il entend vraiment s'en occuper, il peut le faire dès maintenant; qu'il nous rende justice, qu'il nous tire de la fausse situation où nous sommes. Que la représentation des provinces ne dépende plus de conditions qui ne devraient pas exister. Que l'inégalité de ces conditions disparaisse, que le remaniement se fasse et qu'il y ait ensuite une élection. Il peut paraître oiseux que j'invite mes amis à soumettre au peuple la question dont il s'agit; mais je dirai que la forte majorité qui a porté le très honorable premier ministre au pouvoir non à cause de la politique navale ou de la réciprocité, mais parce qu'il est survenu, par hasard, un congrès eucharistique et un décret Ne Temere, ne représente pas, de la part du peuple, une autorisation à ignorer la constitution et à dépenser cet argent en dehors du pays. Voici ce que dit le bill:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

Non, le premier ministre n'a pas reçu du peuple un tel mandat. Bien plus, l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, pivot de notre existence, comme dit le député de Calgary, ne lui permet pas d'agir ainsi. Les résolutions de la conférence de Québec, celles qui furent présentées au parlement impérial, et l'Acte de l'Amérique britannique du Nord lui donnent droit de dépenser de l'argent pour la défense navale de notre pays seulement, ce qui, après tout,

est un moyen d'aider à l'empire, dont nous sommes partie intégrante.

Mais on n'a jamais soumis au peuple la question de contribuer à l'armement de l'empire ou de dépenser de l'argent en dehors du Canada. Dans un cas d'urgence ou de crise, les Canadiens seraient disposés à verser des millions et à envoyer des soldats; mais n'y ayant actuellement ni urgence ni crise, le premier ministre n'a ni droit ni mandat de voter cette somme, ni de demander au Parlement de la voter. Bien plus, lui et les siens devraient demander au peuple ce qu'il faut faire à ce sujet.

Monsieur l'Orateur, voici mon opinion. Je l'ai émise en 1910, j'y persiste aujourd'hui. Je suis tellement opposé à l'idée d'une contribution, d'un tribut, que je vais la condamner par mon vote, et je voudrais que mon vote et ma voix eussent encore cent fois plus de force pour assurer le rejet de la proposition du premier ministre.

M. A. BELLEMARE (Maskinongé) (texte): Monsieur l'Orateur, permettez-moi de déclarer à cette Chambre que, représentant l'opinion de mes électeurs, je ne puis appuyer la politique navale du Gouvernement.

Lors des élections de 1911, j'ai combattu la politique navale de l'honorable chef de l'opposition, et aussi la contribution à l'empire. Je me suis engagé de ne rien faire à moins que le peuple soit consulté par voie de plébiscite et y ait donné son consentement.

M. GAUVREAU: Mais pas d'élections?

M. BELLEMARE: Je vous le dirai tout à l'heure.

Les électeurs du comté de Maskinongé, que j'ai l'honneur de représenter, sont des sujets loyaux de Sa Majesté, ils sont prêts à faire leur devoir vis-à-vis de l'empire, mais comme c'est le peuple qui paie, il entend être consulté avant que l'on prenne aucune initiative concernant cette politique nouvelle.

Après la consultation populaire mes électeurs seront prêts à suivre la décision prise par la majorité. Je ne suis ici siégeant dans ce grand conseil de la nation que pour représenter l'opinion de mes constituants. Je veux gouverner pour le peuple et par le peuple. Je veux en plus rester conforme à mes promesses et fidèle à mes principes. C'est pourquoi en face de la situation présente nous ne pouvons entrer dans cette politique navale sans qu'au moins le peuple soit consulté. C'est mon opinion, je m'en tiendrai à cette déclaration: "Rien pour l'empire sans la consultation populaire par voie de plébiscite". Le mandat que m'ont confié mes électeurs se limite à cela.

Si, cependant, le peuple avait à se prononcer entre la politique navale de l'honorable premier ministre, et celle de l'honorable chef de l'opposition, je n'hésite pas à dire que, dans mon opinion, une grande majorité se prononcerait en faveur de la politique navale du Gouvernement, et voici pourquoi:

Nous fournissons à l'Angleterre 35 millions de dollars pour construire trois dreadnoughts qui seront outillés, entretenus et dont les hommes seront fournis par l'Angleterre elle-même. Alors, quand l'Angleterre sera en guerre, elle le sera seule et nous, nous serons en paix, tandis que la marine de l'honorable chef de l'opposition, qui se plaît toujours à l'appeler "canadienne", est impériale en temps de guerre, c'est-à-dire que nous sommes obligés de fournir les hommes et les vaisseaux.

Quand messieurs les libéraux parlent de marine canadienne, ils devraient toujours ajouter le mot mémorable de l'ancien bras droit du premier ministre libéral, je veux parler de M. Fielding qui l'a qualifiée de marine impériale en temps de guerre, c'est-à-dire quand l'Agleterre sera en guerre, le Canada sera en guerre.

Les soumissions qui ont été déposées dans les bureaux publics à Ottawa pour la construction de la marine Laurier spécifiaient qu'elle devait être construite en Angleterre et non au Canada. Les journaux libéraux qui chantent le contraire savent qu'ils ne disent pas la vérité et savent aussi qu'ils trompent le peuple en appelant cette marine "canadienne" lorsqu'elle est "impériale".

M. GAUVREAU: Combien de fois n'avez-vous pas trompé le peuple, vous autres?

M. BELLEMARE: En réponse à l'interruption de l'honorable député de Témiscouata, je lui dirai que s'il croit que j'ai trompé le peuple du comté de Maskinongé, qu'il résigne son mandat, j'en ferai autant, et qu'il vienne se présenter dans mon comté, nous nous battrons ensemble, et il verra quel sera le résultat.

M. GAUVREAU: Réglez votre contestation, d'abord, et nous verrons ensuite.

M. BELLEMARE: Outillons nos côtes, fortifions nos ports, développons notre pays et ne faisons pas de cadeaux à l'empire, qui est plus riche que nous; Protégeons les classes agricoles et ouvrières, notre commerce et gardons notre argent pour le développement du Canada.

Je voterai donc pour le sous-amendement de l'honorable député de Joliette (M. Guilbault) parce qu'il est conforme au mandat que mes électeurs m'ont confié.

M W. E. KNOWLES (Moosejaw): Monsieur l'Orateur, je n'aurais pas cru devoir

prendre part à ce débat si en gardant le silence je n'eusse donné à penser que mes électeurs étaient indifférents au sort de l'importante proposition qui nous est soumise. Il en est bien autrement; la population de mon vaste comté et des immenses prairies de l'Ouest porte encore plus d'attention aux questions du jour que la population des autres parties du Canada.

Je ne veux pas dire par là que nos compatriotes négligent leur devoir à ce sujet; mais la vie même des colons de l'Ouest où les affaires du pays se développent, où il surgit tant de questions concernant les transports, l'administration des terres publiques, l'imposition des taxes, l'ouverture de débouchés plus considérables pour nos produits, les porte à étudier de plus près les questions d'intérêt public que ne le font les habitants des parties plus anciennes du Canada. Il est naturel, d'ailleurs, qu'il en soit ainsi dans un pays nouveau et où, par conséquent, tout est à faire. C'est le vœu de mes très nombreux électeurs, venus des diverses parties de l'univers, que le Canada soit à la hauteur d'une nation au sein d'une nation, que je dise à la Chambre, de leur part, qu'il n'existe chez eux ni bassesse ni mesquinerie, qu'ils désirent que toute politique qui sera adoptée dans ce pays dénote que nous sommes non pas des tributaires, mais des hommes coopérant avec d'autres hommes.

La proposition d'amendement du député d'Assiniboïa ayant trait au remaniement de la carte électorale et intéressant plus particulièrement l'Ouest, les députés de cette partie-là du pays seront peut-être excusables de parler en plus grand nombre que ceux des autres parties où cette question n'a pas une aussi grande importance.

A l'exception de l'auteur de la proposition d'amendement, pas un député de ma province n'a encore adressé la parole à ce sujet.

Aucun député de la Colombie-Anglaise, dont le nombre des représentants est très insuffisant, n'a jusqu'à présent pris la parole, que je sache. Le ministre des Travaux publics représente la grande province du Manitoba, et il n'a pas eu le temps de traiter le sujet. Il est si occupé à fermer les yeux lorsque $100,000 de homesteads lui glissent entre les doigts pour aller à des favoris politiques, que lui-même, qui vient de la grande et loyale métropole, Winnipeg, n'a pas ouvert la bouche et n'a pas dit ce que ce grand foyer palpitant désire qu'il soit dit ici en son nom sur la question de la marine ou du remaniement de la carte électorale.

J'ai quelques mots à dire de ce qui a été le grand reproche de nos amis de la droite. Ils seraient presque pris au dépourvu, s'ils n'avaient pas cette accusation fausse, injuste et mal fondée à porter contre nous, et ils

rompraient le silence encore moins souvent qu'ils ne l'ont fait. Je parle du grand reproche qu'ils adressent au parti libéral—de n'avoir jamais rien fait pour témoigner leur attachement à la mère patrie. Le représentant de York (M. Crocket) a cru de son devoir de regarder la gauche et de dire qu'il était tenu de rappeler aux députés libéraux que nous formons encore partie de l'empire britannique. Ce langage était aussi injurieux qu'il était stupide. Le chef du Gouvernement doit en prendre connaissance. Il pourrait amener l'honorable député dans son cabinet à réflexion et lui dire quelques mots sur un sujet dont il s'est attribué la maîtrise, à savoir la politesse ou l'impolitesse des autres. Il faut observer que le premier ministre, lorsqu'il a entrepris la tâche délicate de critiquer les manières d'un autre député, a si mal choisi ses paroles que vous-même, monsieur l'Orateur, vous avez dû lui rappeler qu'elles ne convenaient pas en bonne compagnie. Le parti libéral, disent-ils tous les jours et dans tous leurs discours, n'est pas attaché à l'empire. Le représentant de Calgary, qui a peroré pendant des heures de temps, nous a dit que l'indépendance était notre but. S'autorisant de son imagination féconde, il a déclaré que nous aussi, nous avions oublié que nous formions partie de l'empire britannique. L'une de ses raisons pour appuyer le premier ministre—il en avait six—était que nous formions encore partie de l'empire britannique. Et il dit sur un ton qui décelait la plus vive inquiétude, qu'il désirait que le parti libéral montrât des œuvres et que la foi sans les œuvres est une foi morte. C'est ce que je voudrais voir chez les députés de la droite. Si leurs œuvres étaient plus nombreuses et leurs paroles plus rares, s'ils accomplissaient quelque chose au lieu de protester tout le temps, je commencerais à croire qu'après tout il y a peut-être quelque chose dans cet attachement intense au drapeau anglais dont ils parlent sans cesse.

Examinons les actes des deux partis depuis quinze à vingt ans, ou même plus. Je veux parler de la préférence britannique et de l'envoi de nos contingents dans le Sud-Africain, deux faits d'un gouvernement libéral. Les conservateurs ont été au pouvoir jusqu'en 1896. Ils pouvaient faire tout ce qu'ils voulaient pour la Grande-Bretagne, lui accorder une préférence ou prouver d'une autre manière leur dévouement et leur attachement. Le parti libéral a obtenu le pouvoir en 1896, et un an ne s'était pas écoulé lorsque le plus grand ministre des Finances que le Canada ait jamais eu, M. Fielding, se leva en cette enceinte et déposa sur le bureau le projet de la préférence à l'Angleterre. Nos adversaires parlèrent alors comme ils parlent aujourd'hui; ils étaient attachés à l'empire, leur voie était tracée, ils étaient sujets britanniques

et ils aimaient la Grande-Bretagne, et nous ne l'aimions pas. Ils répétaient ces bavardages aux électeurs d'un jour à l'autre et d'une élection à l'élection suivante. Ils étaient attachés à l'empire et avaient détenu le pouvoir pendant dix-huit ans; ils aimaient la Grande-Bretagne et ils lui étaient attachés, ils désiraient prouver à la Grande-Bretagne leur grand dévouement et qu'ont-ils fait? Ce sont là des paroles, où sont leurs œuvres? Ils ont mis des douaniers dans toute l'étendue du pays et ils leur ont dit: "Lorsque quelqu'un de la Grande-Bretagne vient ici avec des marchandises fabriquées par nos amis de là-bas qui ont peiné et qui désirent trouver un marché, dites à ce frère: Nous nous aimons, frère; nous sommes vos amis et les libéraux ne le sont pas; nous sommes ceux qui vous sont attachés, mais si vous venez ici avec votre marchandise, vous acquitterez le droit jusqu'au dernier sou, comme le Japonais, le Hotentot, l'habitant des Iles Hawaï ou toute autre créature du bon Dieu. Puis, au moment de l'élection, ils apportèrent un Union Jack qu'ils avaient acheté avec les fonds provenant des droits de douane prélevés sur les habitants de l'Angleterre qu'ils voulaient tant servir; ils sont montés à la tribune et ont déclaré que les conservateurs sont attachés à l'empire et que les libéraux ne le sont pas!

Les libéraux obtinrent le pouvoir au mois de juillet 1896, ainsi que vous vous le rappelez, monsieur l'Orateur, et ils n'étaient pas au pouvoir depuis douze mois qu'ils déposaient sur le bureau de la Chambre leur premier projet de loi accordant à l'Angleterre une détaxe de 12½ p. 100. Cela ne suffisait pas, et une diminution de 25 p. 100, et plus tard de 33⅓ p. 100, fut accordée en faveur de tous les articles fabriqués par nos frères anglais dans les petites îles situées de l'autre côté de l'Atlantique. Chacune de ces détaxes fut combattue par le parti conservateur sous l'impulsion de ses maîtres, les manufacturiers.

Et ce sont là les travaux dont l'honorable député de Calgary regrettait le besoin.

Mon honorable ami a attaqué l'honorable député de Rouville (M. Lemieux); mais je puis sans crainte comparer le loyalisme de l'honorable député de Rouville à celui des vingt et un nationalistes que l'honorable député aide à maintenir au pouvoir. Levant sa noble tête et ses mains vers le ciel, comme le Pharisien de l'Ecriture, il disait: Je remercie Dieu de ne pas connaître la politique de Québec! Je ne vois pas la raison de remercier le ciel à ce sujet. L'ignorance de l'honorable député est regrettable, mais je ne vois pas que le Tout-puissant s'occupe beaucoup de son ignorance de la politique de Québec; plus que cela, je suis certain que le Tout-puissant n'a pas compris la pieuse aspiration de l'honorable député de Calgary. Pour ma part, je ne l'ai pas comprise, et je crois bien que pas un membre de cette Chambre n'a su ce qu'il voulait dire. L'honorable député de Calgary a dit aussi que l'honorable chef de l'opposition avait, d'année en année, parcouru la province de Québec, ayant à ses côtés son directeur général des Postes, et son ministre de la Milice et de la Défense, et que tous trois avaient semé dans cette province des germes de discorde et de séparation. Vous avez, monsieur l'Orateur, connu plus longtemps que moi l'ancien ministre de la Milice et de la Défense, sir Frederick Borden. Il n'est pas ici dans le moment pour se défendre, mais nous espérons qu'il y sera avant un an et qu'il pourra dire à l'honorable député de Calgary que lorsque la Grande-Bretagne a demandé de l'aide dans le lointain Sud-Africain, lorsqu'elle a eu besoin, non pas d'argent, non pas de protestations, non pas d'engagements et de fausses promesses, mais de bras pour l'aider et la servir, que ce même ministre de la Milice et de la Défense a pris son fils unique par la main, lui a dit adieu, et l'a envoyé combattre, et s'il était nécessaire, mourir pour son pays et pour sa Reine!

Harold Borden, qui ne faisait que d'atteindre sa majorité s'est porté à l'avant de la bataille avec la petite troupe qu'il commandait et est tombé sous les balles des ennemis de la Reine, la figure tournée vers l'ennemi en brave jeune homme qu'il était. Il est mort pour son pays, et repose ce soir sous le veldt de l'Afrique du Sud, et, cependant, l'honorable député de Calgary a injurié l'ancien ministre de la Milice et de la Défense, qui a sacrifié son fils unique sur le champ de bataille pour sa Reine et son pays! Les honorables membres de la droite l'ont encouragé dans ses attaques, et lorsqu'il a parlé de voyous, de vauriens et de canailles qui ont dispersé une assemblée à Calgary, ils l'ont applaudi à tout rompre, et raillé le chevalier qui avait fait ce sacrifice pour son pays.

Est-il nécessaire d'en dire plus long pour savoir quels sont ceux qui sont véritablement loyaux? Avons-nous besoin de chercher plus longtemps pour découvrir que les honorables députés de la droite ne sont pas autre chose, après tout, que de vulgaires politiciens?

L'honorable député de Calgary nous a fait connaître ses vues sur l'impérialisme. Il nous a dit qu'il avait lu beaucoup Pitt, Chatham et Burke, qui ont envoyé leurs rayons sur nos bords, ou quelque chose à cet effet, et il est presque tombé dans l'extase lorsqu'il nous a dit que lorsqu'il étudiait à Halifax, il avait vu l'enseigne

blanche. Il sait que l'enseigne blanche a flotté autrefois à Esquimalt et à Halifax, mais qu'elle n'y flotte plus, et il fait tout en son pouvoir pour ne pas qu'elle y revienne. Il nous a dit ensuite ce qu'il pensait de l'empire anglais, de tout son long discours je citerai l'extrait suivant:

Quelle assurance avons-nous que l'Angleterre ne tombera pas? La seule assurance que nous avons est celle qu'un jour ces grandes colonies autonomes, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud et le Canada, s'uniront, et avec la mère patrie créront un parlement impérial, dans lequel siégeront leurs représentants aux côtés des représentants des circonscriptions anglaises.

Il parle ensuite des tribunes de Westminster, et je crains qu'il ne soit allé dans le voisinage de l'abbaye de Westminster et Saint-Paul plus qu'il n'était bon pour lui. Il continuait:

Je place devant cette Chambre la vision d'une espérance plus grande, l'espérance qu'un jour ce dominion sera le facteur principal dans cette grande fédération.

Je ne sais pas ce que ses amis, les voyous et les canailles de Calgary, vont penser de la nouvelle doctrine que le Canada devra dominer sur la mère patrie. Nous voulons rester loyaux, tout en conservant un peu d'indépendance, mais l'honorable député de Calgary veut plus que cela, et il espère que le Canada dominera sur toutes les nations qui constitueront l'empire britannique. L'honorable député a de si grandes visions de l'avenir, que je crois qu'il est nécessaire d'examiner ses capacités, non pas personnelles, car je n'ai aucun doute qu'elles échappent à toute critique, mais que nous devrions examiner la constitution d'un homme qui a des vues si extraordinaires de l'avenir. Je veux montrer comment on apprécie l'honorable député chez lui. Il n'y a pas un mot dans cette appréciation qui puisse le blesser, mais je crois qu'elle nous aidera à comprendre et à mieux apprécier, et peut-être à juger d'une façon plus saine et plus raisonnable, les discours de l'honorable député. Voici cette appréciation qui a été publiée dans le "Telegram" de Calgary, le 7 novembre 1912, la ville qui le représente. Cette appréciation a été écrite par le major J. D. Jeffery et est ainsi conçue:

Le major John B. Jeffery, l'un des fondateurs du fameux club de la presse de Chicago, avec feu Mark Twain, Melville E. Stone, le gérant de la presse associée, et autres écrivains bien connus, qui a tracé des portraits très vivants de plusieurs grandes conventions politiques aux Etats-Unis, et a entendu les discours de Roscoe Conklin, Robert J. Ingersoll, James A. Garfield, James G. Blaine, William McKinley, Chauncey Depew, William Jennings Bryan, Roosevelt, Taft et tous les autres grands orateurs américains depuis Abraham Lincoln jusqu'à nos jours, et en a écrit le compte rendu pour des journaux,

M. KNOWLES.

est allé, mardi soir, au patinoire Sherman, avec un groupe d'Américains, entendre le discours de l'hon. R. B. Bennett. Voici ce que le major pense du grand orateur de Calgary:

Comme orateur, R. B. Bennett a peu d'égaux s'il en a. Il parle avec chaleur, avec feu et avec logique, et son geste est très expressif.

Il pose ses fondations avec soin, avec exactitude et avec habileté, et s'élève transquillement, graduellement et avec ordre de la fondation au dôme.

Il emplit l'estrade, il satisfait l'œil, il tient son auditoire. Il possède cette chose indéfinissable que l'on appelle l'effet. Imposant, surtout lorsqu'il parle de sa grande estime des Américains de Calgary. Titanique dans ses attaques, riche dans ses démonstrations, prodigue de comparison et de métaphore; et ses phrases, prononcées avec mesure et avec rhythme, sont comme une musique qui entraîne son auditoire.

Comme avocat, il comprend la charpente, l'anatomie, le fondement de la loi; il connaît les grandes fleuves, courants et marées de l'autorité. Il sait l'histoire des lois, les principes qui ont été posés sur les champs de bataille. Il connait les maximes, ces cristallisations du sense commun et les arguments qui brûlent comme des grenades. Il a du soufre et de l'envergure, des ressources, des connaissances, de la logique, et par dessus tout, le sens de la justice. Il abhore les Pharisiens et combat toute fraude. Il ne porte pas de masque. Il n'y va pas par quatre chemins.

C'est un Anglo-Américain, fier de son pays, qui sera toujours fier de lui. Et, je prédis qu'un jour il sera premier ministre du Canada.

J'espère que l'honorable chef du Gouvernement verra à mettre l'ordre dans sa demeure. On a entendu à travers les branches que nous aurions prochainement un changement de premier ministre, et que ce poste reviendrait à celui qui y a plein droit, le leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), mais je ne sais pas ce qu'il pense du successeur qu'on lui propose, mon honorable ami de Calgary. Il peut cependant se consoler en songeant que l'honorable député de Calgary est encore jeune. Il a le temps de vieillir avant de devenir premier ministre du Canada.

Mon honorable ami de Calgary ne s'arrête pas là; il montre comment sera résolu le grand problème dont il a eu la vision, et je demande à mes honorables amis d'Ontario de bien écouter ce qui suit:

Le problème est essentiellement un problème de l'Ouest. A mesure que les années passeront, les députés de l'Est auront de moins en moins à dire dans sa solution.

Quelques-uns de mes honorables amis d'Ontario croient que l'avenir est à eux, mais il y a des gens qui sont d'avis que leur avenir est derrière eux. Pour ma part, je crois que si le problème futur doit être réglé par l'Ouest, il est temps que nos amis d'Ontario se mettent à l'œuvre. L'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro)

s'attend à prendre une grande part dans les problèmes de l'avenir. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) s'étonnera sans doute que bien qu'il se soit donné comme un connaisseur dans cette question impérialisme depuis au moins cinq ans, l'Ouest entreprenne de résoudre ce problème.

Je crois qu'il est temps que ces pauvres députés d'Ontario aient une consultation entre eux, et ils devraient, pour leur salut, écraser ou l'honorable député de Calgary ou l'impérialisme, parce que les deux réunis vont certainement causer leur destruction.

A la fin du discours de mon honorable ami, nous n'étions qu'un peuple payant tribut à l'Angleterre et gouverné par Downing-Street. Entre son excitation et son patriotisme, il nous place dans une très malheureuse position. Il dit:

Il s'ensuit donc que nous ne sommes pas une nation, que nous sommes une dépendance autonome, sujette en toute chose au parlement qui siège à Westminster.

Si je m'attendais à jamais siéger dans le parlement de Westminster je serais peut-être du même avis, mais je n'ai pas cet espoir. Je ne sais pas si l'honorable député de Calgary l'a ou ne l'a pas. Pour ma part, je suis satisfait de vivre dans un pays de cinq mille milles d'étendue. Je ne sais pas comment ses amis américains de Calgary, dont l'honorable député parle avec une si grande éloquence, comme le dit le major Jefferey, aimeraient à entendre que sous tous rapports le Canada est gouverné par Westminster. Il continue:

Admettons sans plus d'arguments que nous sommes soumis à ses lois et que le parlement qui siège à Westminster pourrait très bien légiférer pour lui.

En ma qualité de représentant d'un peuple libre, je proteste contre les paroles de l'honorable député de Calgary; je ne veux pas que le parlement de Westminster légifère pour moi ou pour les 100,000 libres électeurs et plus que je représente, et si mon impérialisme m'entraînait jusqu'à me moquer de sir Frederick Borden, qui a sacrifié son fils à la cause de l'empire, et aussi à chanter les louanges des vauriens qui ont dispersé l'assemblée et dire qu'un parlement en dehors du Canada peut légiférer pour nous en toute chose, je dirais: Tant pis pour l'impérialisme, car rien ne me fera aller jusque-là.

L'honorable député va un peu plus loin, et il dit en parlant de l'honorable député de Waterloo-nord:

Ce jeune homme a proclamé ouvertement son désir de vivre sous le drapeau qui lui a donné protection, et sous lequel les siens avaient prospéré. Ça été un spectacle émouvant.

Si un libéral faisait tant que de déclarer qu'il désire continuer à vivre sous le drapeau britannique et que, sur cela, un autre libéral dirait que c'est un spectacle émouvant, je croirais à une insulte. Nos amis conservateurs doutent-ils les uns des autres au point de juger émouvant le spectacle que présente l'un d'entre eux qui, il y a un an, a prêté le serment d'allégeance au roi, et qui proclame son désir de continuer à vivre sous le drapeau britannique. Si c'est là de l'impérialisme, je remercie Dieu de n'y rien comprendre, comme l'a dit mon honorable ami en parlant de la politique de Québec. S'il est nécessaire à un parti dans cette Chambre, même au parti que dirige le directeur général des Postes (M. Pelletier), s'il est nécessaire à l'honorable député de Champlain (M. Blondin), qui est debout dans ce moment, de proclamer son désir de continuer à vivre sous le drapeau britannique, il est fâcheux et humiliant que les membres du Parlement soient tenus à cette déclaration, et il est encore plus fâcheux que ses amis se glorifient de la chose et cherchent à en répandre le bruit comme étant un spectacle émouvant. A mon avis, ça été une simple parade. S'ils ont agi ainsi alors que mon honorable ami de Waterloo-nord (M. Weichel) disait aimer vivre sous le drapeau britannique, je me demande ce qu'ils diraient au cas où l'honorable député de Champlain aurait parlé du drapeau pas de la manière peut-être que l'on dit qu'il en a parlé mais s'il avait simplement déclaré ici qu'il désirait presque vivre sous ce drapeau. On assure que ça été un spectacle émouvant d'entendre l'honorable député de Waterloo faire cette déclaration à un moment où personne d'entre nous n'avait le moindre doute sur ses sentiments. Je l'ai toujours trouvé homme accompli et bon camarade, et j'ignorais qu'il pût y avoir le moindre soupçon d'une félonie dissimulée dans son sein. Je n'ai pas eu besoin qu'il me déclarât avoir toujours voulu rester sujet anglais. Si cela a suffi pour les faire tomber en extase, que n'auraient-ils pas fait ou dit si l'honorable député de Champlain avait parlé de la sorte. Peut-être le fera-t-il quelqu'un de ces jours. Peut-être le silence d'or que garde l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur sera-t-il rompu quelqu'un de ces jours, et il nous dira le fond de sa pensée. Ce jour-là, il nous faudra assurer davantage le plafond de cette salle. Pour nous de la gauche, nous ne jugeons pas nécessaire de nous déclarer sujets britanniques, et nous ne demandons pas que nos amis soient tellement joyeux, tellement soulagés, tellement surpris de cette déclaration que, par leur cris et par leurs applaudissements, ils fassent lever le toit.

Mon honorable ami le chef du cabinet (M. Borden) et ceux qui le suivent voient

naturellement de l'inconvénient à ce que cette question fasse l'objet d'une querelle entre les partis. Mon honorable ami ne doit pas s'en étonner. Il ne saurait en être autrement. La première fois que cette affaire a été présentée à la Chambre, pure de toute alliage, nous avons pu la discuter sans un mot de dissention, et nous avons admis qu'il fallait n'avoir qu'une politique dans une affaire où il n'en pouvait y avoir qu'une. Nous n'avons pas même songé à faire appel à l'union, il a semblé y avoir accord spontané, volontaire, et ç'a été, je crois, dans le moment une heureuse harmonie. Plus tard, nos amis de la droite, ils ne le nieront pas, ont modifié leurs vues, et ce dont ils se plaignent aujourd'hui, c'est que nous n'ayons pas changé avec eux. C'est de cette manière-là seulement que nous aurions pu empêcher cette question de faire l'objet d'une dispute entre les partis. On nous accuse d'avoir fait de cette affaire une question de parti, pendant que c'est eux qui ont changé leur politique. Ils disent qu'il nous faut changer la nôtre, sous peine de déloyauté. S'il leur arrive de changer de nouveau, ils prétendront encore qu'il nous faut les suivre pour le même motif. Même s'ils avaient modifié leurs vues, disons quatre fois, nous aurions dû faire comme eux, ou ils nous auraient accusés d'avoir fait de la chose une question de parti. Comment se fait-il que le premier ministre nous ait demandé de modifier nos vues? S'il est mal d'avoir quatre fois abandonné ce qui était bien, n'est-il pas mal de s'écarter le moins du monde de ce qui est bien? Après avoir une fois sérieusement examiné un problème de cette sorte, après avoir pris une décision dans l'affaire, un parti va-t-il être contraint à abandonner ses convictions pour faire le jeu des députés de la droite qui, depuis deux ou trois ans, ont délibérément joué avec cette affaire comme avec un ballon?

Je ne m'astreindrai pas à vous lire de nouveau les discours de mon très honorable ami; je n'y tiens pas, et la Chambre n'a que faire de les entendre; mais, pour les fins de mon argument, j'y ferai allusion. Le premier ministre en 1909 disait: J'admets parfaitement que le système préconisé par mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) est correct, ces mots "j'admets parfaitement", il les a employés trois ou quatre fois dans l'espace d'une colonne ou deux des Débats.

Il voulait que l'on se gardât de la contribution, disant que l'Australie avait essayé, mais n'avait pas réussi, et qu'il était bon de mettre à profit l'exemple et l'expérience de l'Australie. Un peu plus tard, en 1910, il lui vint une autre idée, celle de soumettre la chose au peuple. Il votait en 1910 en faveur de deux résolutions: l'une de l'honorable député de Jacques-Cartier et l'autre qu'il avait lui-même proposée,

conçues l'une et l'autre dans le même esprit, et l'une et l'autre exprimant le même vœu de soumettre au peuple toute politique navale que l'on proposerait d'inaugurer. Au début de la session, mon honorable ami avait de nouveau changé d'idée. "Nous n'avons que faire, a-t-il dit, de consulter le peuple; cela est inutile". J'ai sous la main dans les Débats le mot à mot de son discours, qui témoigne de la vérité de ce que je viens de dire. Arrivé au pouvoir, il oublie les promesses qu'il a faites, les diverses opinions qu'il a formulées, les engagements solennellement pris envers les électeurs. Tout cela, il l'oublie et il ne veut plus s'en souvenir. Chacun de nous, je crois, a le devoir, à titre de représentant du peuple, de contraindre par tous les moyens le premier ministre à exécuter ses promesses et à soumettre cette question au pays.

J'ai sous la main un exemplaire du discours qu'il a prononcé à Londres en présence du ministre du Travail (M. Crothers). Il n'a pas à Londres parlé de politique navale, si ce n'est pour dire qu'avant d'avoir une politique à annoncer, il lui faudrait régler la question de notre participation au gouvernement de la Grande-Bretagne, et que de plus cette politique devrait être soumise au peuple du Canada. Le ministre du Travail n'est pas en mesure, je pense, de montrer que la politique navale du Gouvernement a été débattue devant le peuple. J'ai lu depuis le discours que le premier ministre a prononcé à Londres, et pas un mot n'y révèle qu'il ait une politique à ce sujet. Durant la campagne électorale de 1911, il a publié trois déclarations. La première a paru dans le "Mail" de Toronto du 31 juillet 1911, et l'on y voit que le premier ministre n'expose aucune politique sur la marine, ni directement ni indirectement, et que la plus grande partie de ce manifeste est consacrée à blâmer le Gouvernement d'aller devant le peuple sans avoir d'abord procédé au remaniement de la carte électorale. Il peut être utile à mes honorables collègues de la droite de lire ce passage, et je répète qu'on le trouvera dans le "Mail and Empire" du 31 juillet.

Ils pourront ensuite jeter un coup d'œil dans le numéro du 15 août de ce même journal, et ils y verront, sous dix rubriques différentes, les motifs qui lui font demander l'appui des électeurs. Plairait-il à mon très honorable ami d'écouter ce que je vais dire. Je vais lui rappeler les dix considérations et promesses qui lui ont fait demander au peuple sa confiance, avant les dernières élections, et je tiens à lui faire observer que, dans tout cela, il n'est fait nulle mention, ni directement ni indirectement, de la marine. Il est bon que le parti conservateur les entende, vu qu'il les a ou-

bliées en partie. Au reste, voici: 1° un emploi honnête des deniers publics; 2° laisser aux provinces des prairies leurs ressources; 3° le chemin de fer de la baie d'Hudson; 4° la direction et l'exploitation des élévateurs de tête de ligne; 5° une promesse relative à l'industrie au Canada des viandes congelées; 6° la commission du tarif, et c'est là une promesse qu'il a essayé de remplir, les manufacturiers le voulant; 7° aide aux grandes routes; 8° livraison des objets de correspondance dans les campagnes; 9° réformes dans le service civil; 10° aide à l'agriculture. Comme on le voit, il n'y a rien là qui, de près ou de loin, se rattache à la marine. Comment après cela le premier ministre peut-il dire qu'il a, quant à cette question de marine, un mandat du peuple. Il y a aussi son dernier manifeste envoyé d'Halifax, le 19 septembre, deux jours avant l'élection, et où, là non plus, il ne fait nulle mention de sa politique navale. Le peuple du Canada n'avait, par suite, aucune raison d'attendre du très honorable premier ministre une politique navale autre que celle qu'il avait appuyée dans cette Chambre, cette politique qui d'abord visait la construction d'une marine canadienne, et qui ensuite voulait que fût soumise au peuple toute proposition relative à la marine. Si le peuple du Canada s'est prononcé sur une politique navale aux dernières élections, ça été sur celle-là et nulle autre. J'éprouve parfois presque de la peine à voir nos amis conservateurs se débattre au milieu de cette politique navale comme de presque tous les autres articles de leur programme. On leur avait soigneusement enseigné ce qu'ils devaient prêcher et promettre afin d'arriver au pouvoir et voici que maintenant ils passent leurs nuits à désapprendre toutes les doctrines, toutes les théories et tous les principes qui leur avaient été si laborieusement inculqués. J'espère qu'ils auront désappris la présente politique navale avant d'avoir à en apprendre une autre. En effet, je ne sais si, en consultant toutes les étoiles connues, il serait possible de prédire ce que fera dans six mois le parti conservateur.

Mon très honorable ami a introduit dans la question qui nous est présentement soumise, un point tout nouveau, celui de la représentation du Canada dans les conseils de l'empire. Permettez-moi de vous rappeler en quelques mots ce qu'il disait le 5 décembre:

> Il est satisfaisant d'apprendre qu'aujourd'hui non seulement les ministres de Sa Majesté, mais aussi les chefs du parti politique opposé en Angleterre, ont explicitement accepté ce principe, et déclaré qu'il fallait chercher sans délai les moyens d'arriver constitutionnellement à ce but.

Mon très honorable ami a une théorie favorite jusqu'à ce point. M. Harcourt dans un autre mémoire dit avoir eu plusieurs discussions avec le très honorable ministre pour savoir comment s'y prendre pour que le premier ministre du Canada puisse envoyer quelqu'un pour aider à donner des conseils sur les affaires étrangères de la Grande-Bretagne. Et qui le premier ministre enverrait-il? Il y a sans doute réflechi. Il lui serait difficile d'envoyer l'homme qu'il convient pour diriger les affaires de la Grande-Bretagne, mais naturellement cela dépendrait de la nature de la difficulté. Voyons quelques-unes des difficultés qu'a eue la Grande-Bretagne, et en étudiant le passé, nous pourrons juger de l'avenir. Il n'y a pas très longtemps la Grande-Bretagne a eu des embarras considérables avec la Russie, à cause de la détention dans une mine de la Sibérie d'un sujet britannique, et sur ce point le premier ministre pourrait envoyer comme une autorité sur les matières de détention illégale et de méthodes russes, le ministre des Travaux publics (M. Rogers), qui lors de l'élection de Macdonald a acquis une certaine expérience des arrestations illégales. Il n'y a pas de doute que si le ministre des Travaux publics allait là, il anéantirait de suite la Russie et commencerait les opérations en donnant ordre d'arrêter le czar lui même et en le faisant interner en nu clin d'œil, das une mine sibérienne.

Et supposons que nous aurions encore des difficultés avec la France au Maroc, et que la France plantât son drapeau dans un petit coin du Maroc où le Grande-Bretagne penserait qu'elle ne le devrait pas, qui le premier ministre enverrait-il pour diriger l'Angleterre dans ses relations étrangères? Quelqu'un près de moi suggère qu'il pourrait envoyer le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), mais ce n'est pas ce que je recommanderais. Je suggèrerais qu'il envoyât le député de Champlain (M. Blondin) parce qu'il règlerait le drapeau d'une certaine nation, cependant je ne sais trop ce qu'il pourrait faire du drapeau français, ou bien, le très honorable ministre pourrait envoyer le ministre des Travaux publics qui règlerait la dispute au sujet de ce petit coin du Maroc en disant: donnez-le à Donaldson, de Prince-Albert, comme second homestead.

Il n'y a pas de doute que quelques-uns des hommes d'Etat britanniques ont dû s'informer de quelques-uns de ces honorables ministres qui siégent autour de la table du conseil du Canada, quant à leurs aptitudes pour diriger les affaires étrangères de la Grande-Bretagne et M. Harcourt, le secrétaire d'Etat pour les colonies a émis un mémoire dans lequel il dit avoir dit au très honorable ministre franc et net qu'il ne voudrait pas de ce projet. Voici ce que dit M. Harcourt:

Nous lui avons dit, à M. Borden, que le comité de défense impériale était purement un corps d'aviseurs, et n'est pas et ne peut, dans aucun cas, devenir un corps chargé de décider de la politique, qui est et doit rester la seule prérogative du cabinet subordonnément à l'appui de la Chambre des communes.

Je ne sais pas pourquoi le premier ministre du Canada accepterait une pareille rebuffade et une pareille mercuriale de la part du secrétaire colonial. Ce mémoire de M. Harcourt a été remis quelques semaines après que le très honorable ministre eût fait la déclaration que j'ai lue il y a un instant, et après qu'il eût formé le projet d'envoyer un représentant auprès de la Grande-Bretagne. J'ai le plus grand respect pour le premier ministre du Canada, mais il me semble que dans cette occasion il s'est mis dans le cas de recevoir une rebuffade. Pour confirmer ce que je dis, je pourrais citer les parole de M. Asquith à la conférence impériale de 1911 à laquelle il a également dit franc et net qu'il ne favoriserait pas une pareille chose, qu'il ne l'accepterait pas et que la Grande-Bretagne devait suivre la politique qu'elle avait suivie dans le passé. Je n'ai pas besoin d'en dire plus sur ce sujet. C'est une impossibilité sine qua non d'avoir une politique navale permanente. Il a dit à Londres, il a dit sur le parquet de cette Chambre, qu'avant de présenter une politique navale permanente il fallait régler la question de notre représentation et de notre part dans la direction de la politique étrangère de la Grande-Bretagne.

C'est une impossibilité. Les Anglais l'ont dit; ils désirent gouverner eux-mêmes et s'occuper de leurs propres affaires. Pourquoi mon très honorable ami persiste-t-il à énoncer une condition qu'il sait ne jamais pouvoir être accordée? Je crois qu'en voici l'explication. Mon très honorable ami se trouve dans cette position qu'il doit établir une condition qui soit une excuse éternelle pour ne pas avoir une marine permanente. Il aura cette excuse dans la condition que nous devons être représentés dans la direction de la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Nous n'y serons jamais représentés du temps de notre génération. Mon très honorable ami le sait aussi bien que le sait M. Asquith, aussi bien que le sait M. Harcourt. Il dit que c'est une belle excuse; ce sera toujours une bonne excuse; de sorte qu'li dit: Je n'aurai pas de politique navale permamente tant que cette question ne sera pas réglée d'une façon satisfaisante avec le peuple de la Grande-Bretagne. Dans l'intervalle il a fait la cour à ses amis nationalistes. Il s'est rendu à eux. Je dis ces mots solennellement à mon très honorable ami. Je l'en accuse. Il a de propos délibéré marché vers cette reddition les yeux grands ouverts. Depuis que le résultat de

l'élection du 21 septembre 1911 a été connu, mon très honorable ami a marché dans un sentier qui ne pouvait le conduire nulle part ailleurs qu'à la malheureuse et embarrassante position dans laquelle nous le trouvons ce soir. Ce que je considérais, dès le début, comme le grand problème était ceci: Comment mon très honorable ami va-t-il se tirer d'embarras avec ses alliés nationalistes, une fois qu'il en aura fait ses alliés? J'aimerais à savoir, monsieur l'Orateur, votre propre opinion dans l'Ontario, le jour où il a été annoncé qu'il allait prendre les nationalistes dans son cabinet. J'ai vu que mon très honorable ami aurait des désagréments, le jour même où il a pris ces nationalistes dans son cabinet, ces hommes dont la politique est si différente de la sienne et plus différente de la sienne que la politique du très honorable leader qui dirige l'opposition et de ceux de nous qui siégeons derrière lui.

Il les a pris dans son cabinet, ils siègent autour de la table où ils sont supposés n'avoir qu'une seule pensée en avisant Sa Majesté. Mon très honorable ami a fait ce qui n'a jamais été fait auparavant dans l'histoire britannique par un premier ministre; il a appelé au conseil du cabinet des hommes qu'il savait n'être pas d'accord avec lui sur les plus grandes questions du jour devant le pays et sur les plus grandes questions que le Canada ait jamais eues devant lui. Il a ainsi violé le principe fondamental de tout Gouvernement: l'unité de politique.

Sachant cela, il a de propos délibéré marché dans le sentier qui ne pouvait le conduire ailleurs qu'à la reddition à ces alliés nationalistes. Mon honorable ami avant les élections, surtout dans l'Ontario, allait faire des choses étonnantes. Qui eût jamais pensé, disons de bonne heure en septembre, qu'on aurait trouvé M. Bourassa, le très honorable leader du Gouvernement et M. Armand Lavergne discutant la question de savoir qui formerait partie du cabinet? Le peuple eût ri de vous et de moi, si nous avions dit cela, monsieur l'Orateur. Ils étaient aussi divergeants et aussi éloignés les uns des autres que les pôles. Lorsqu'il y eut une chance de se réunir et de bettre Laurier ils se réunirent; ils ont fait une alliance; les délices irrésistibles du pouvoir les ont tenus ensemble pendant seize mois, et ce n'est que le désir de conserver le pouvoir qui a tenu ce Gouvernement debout. Ils savent bien que s'ils ne s'y pendent pas ensemble, ils seront pendus séparément. Mon très honorable ami avant l'élection a parlé de son impérialisme; non seulement les nationalistes avaient tort, très, très tort, mais, selon lui, même le premier ministre d'alors avait tort. Mon honorable ami était prêt à donner au peuple un impérialisme très pur; il était prêt à lui montrer un cabinet qui était plein de palpi-

tation et de tressaillements pour l'empire britannique. Le peuple a-t-il jamais pensé que le présent ministre des Postes (M. Pelletier) palpiterait et trassaillerait dans ce cabinet.

A-t-il jamais pensé que le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) y serait? A-t-il jamais pensé que le jeune homme qui est présentement secrétaire d'Etat (M. Coderre), ferait parti de ce cabinet? Le peuple a eu confiance en mon très honorable ami. Il les a menés sur une haute montagne et leur a dit: Je vous donnerai toutes ces choses si vous voulez vous prosterner et m'adorer. Il l'ont adoré jusqu'à le porter au pouvoir.

Depuis ils ont découvert que leur dieu avait des pieds d'aigle. Ils ont trouvé que l'homme à qui ils avaient confiance s'était rendu à l'ennemi, non pas à ce méchant Laurier, mais à l'homme qui a parcouru la province de Québec et certains districts de l'Ontario en maudissant le chef de l'opposition parce qu'il était trop britannique. Dans cette alliance impie, je ne sais pas quel parti est le plus blâmable. Je ne dirai pas un mot contre qui que ce soit de ces honorables messieurs personnellement. Je suis très peiné de voir mon très honorable ami dans le pétrin où il s'est mis. Je dis cela sérieusement. Je dis que la combinaison est une maudite combinaison. Lorsqu'on écrira la page de l'histoire dans laquelle est inscrite les noms de ces nationalistes sur les listes de ceux qui devraient aviser Sa Majesté, cette page sera considérée comme une page noire, et l'on dira: Ici est tombé l'homme d'Etat, et ici s'est élevé le malheureux politicien. Il y sera dit que son pays avait confiance en lui, mais qu'il n'avait pas le nerf et la force d'accomplir ce que le pays attendait de lui. Je ne sais pas quelle partie de la combinaison est le plus à blâmer. Je crois que c'est le très honorable ministre. Je peux comprendre que les autres messieurs soient entrés dans le cabinet, mais je ne peux pas comprendre que le très honorable ministre le leur ait demandé. Quelques-uns désirent savoir pourquoi le ministre du Revenu de l'intérieur y reste d'année en année. Il y a un grand nombre de raisons pour l'y faire rester; il y a sept mille raisons par année pour l'y faire rester. Mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur ne parle pas beaucoup.

Je crois vous informer, monsieur l'Orateur, pour sa défense, qu'il pense dans la proportion inverse de ses paroles. Il pense peut-être à l'avenir, et l'avenir est sombre pour lui, et de fait pour tous ses amis nationalistes qui viennent de Québec. Mes honorables amis, lorsqu'ils parlent de la peur allemande sont réellement effrayés de la peur des élections. Ils ont peur de perdre les vingt et un amis nationalistes et aussi d'en perdre un grand nombre d'autres. Mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur est, j'en suis sûr, un honnête gentilhomme; mais avant l'élection il s'est placé dans une position dont il n'aurait jamais dû être pris pour être fait un ministre du cabinet. Il a fait des frais d'imagination devant les électeurs, leur disant de quelle manière il considérait le lien britannique, et ce qu'il ferait des questions navale et autres; depuis ce temps il émarge au trésor. A mon avis, il n'y a pas un homme qui joue plus franc que l'honorable député de L'Islet (M. Paquet). Il est dans une impasse ce soir Il peut faire une ou deux choses. Il ne peut pas les faire toutes deux. Il peut voter pour le très honorable ministre et il peut se faire élire, mais il ne peut pas faire les deux choses. Il peut soit tenir les promesses qu'il a faites au peuple de Québec soit manquer à ces promesses et voter pour le très honorable premier ministre, et il ne sera pas élu de nouveau.

Si l'honorable député était ici, il ne se lèverait pas pour nier ce que je dis et il le sait. Ce en quoi mes honorables amis de la droite ont tort, ce n'est pas d'être contre le peuple ou contre le principe qui veut que le peuple soit représenté, mais c'est d'être opposés à une élection pour que le peuple soit véritablement représenté, parce que dans leurs cœurs ils sentent et comprennent que si le peuple en avait l'occasion, non seulement il mettrait de côté ces vingt et un nationalistes, mais aussi un grand nombre d'honorables députés d'autres parties du Canada. Aussi mon très honorable ami a présenté ce bill omnibus dans lequel il a pensé que tout le monde pouvait trouver place. Il peut accepter ceux d'Ontario, même l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), l'ultra-impérialiste; il peut accueillir dans ce bill omnibus, l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) qui s'est tiré trop aisément de ce débat et qui aurait dû parler plus souvent et dire ce qu'il pensait comme membre du Gouvernement, après ce qu'il a dit en 1910.

Il peut même prendre dans ce bill omnibus mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur, comme un voyageur silencieux et muet. Il peut aller aussi loin que le parti lui permettra d'aller et il se présentera ensuite aux électeurs qui l'inviteront à expliquer les motifs dominants de la politique qu'il a adoptée. Il pourra aller aussi loin que le Parlement lui permettra d'aller et quand il expliquera aux électeurs les motifs de sa conduite, il aura des raisons différentes pour Ontario et pour Québec. Nous connaissons cela. Nous avons déjà l'explication de Québec. On l'a déjà citée ici, mais je la lirai encore. Elle a été donnée par le journal qui accorde son appui au directeur général des Postes, l'"Evénement". En parlant de cet-

te contribution de $35,000,000, ce journal dit:

Ce n'est qu'un cadeau d'argent. Vous n'en entendrez plus jamais parler. Il n'y a aucun danger. L'Angleterre se procurera des hommes à vingt-cinq cents par jour et les mères et les sœurs canadiennes ne souffriront aucune perte. Quant à l'argent, Ontario le paiera et l'Ouest également. Je ne prendrai pas vos fils de vos foyers, comme l'infernal Laurier voudrait le faire.

Ils se préparent dans Québec maintenant et ils en feront dans Ontario avant longtemps. Ils vont sortir bientôt leur nouvelle brassée de drapeaux; ils vont se procurer des gens pour chanter "God save the King" et "Rule Britannia" sans s'arrêter dans un but politique et ils s'efforceront d'expliquer à la population pourquoi nous n'avons pas la marine qu'elle désire.

Mais il y a plus, mon très honorable ami n'a introduit dans ce bill aucune disposition pour développer au Canada ce sentiment qui, d'après les leçons de l'histoire, a contribué à la fondation de toutes les grandes nations. Les honorables députés de la droite peuvent étudier l'histoire de tous les pays, qu'ils nous disent maintenant, ou quelqu'autre jour, s'ils le peuvent, quel est le pays qui a jamais pu dresser sa tête au milieu des autres nations du monde, s'il n'a pas été capable de protéger ses propres rives.

On peut dire ce qu'on veut, mais les faits sont toujours des faits; aucune nation qui a eu des défenseurs mercenaires n'est resté une nation. Sans la direction et l'administration du très honorable chef de l'opposition actuelle, alors qu'il était premier ministre, nous nous sommes développés merveilleusement en dix ou quinze ans en vue de devenir une nation. Mais avec la route que nous prenons aujourd'hui, nous reculons au lieu d'avancer. Vous ne pouvez aider au développement d'un pays en achetant votre défense. Le créateur des nations les a formées—d'après l'enseignement de l'histoire—de façon à ce que leur droit de citoyen soit leur défense et non la louange des autres dans ce but. Prenez notre pays quand éclata la guerre du Sud-Africain, je vous le demande, monsieur l'Orateur, après avoir envoyé la fleur de notre jeunesse combattre et mourir pour notre pays et notre race—et un grand nombre sont restés dans le Sud-Africain—ce sacrifice fait sur l'autel de notre pays n'a-t-il pas créé et développé au Canada un plus grand sentiment de loyalisme envers la mère patrie? Ne s'est-il pas produit un changement considérable dans nos sentiments nationaux? Ne sommes-nous pas devenus fiers de notre droit de citoyens britanniques? C'est la loi de l'histoire que le sang n'a pas de prix. Vous ne pouvez pas échanger de l'argent

pour une vie humaine. Nous devons, dans la vie d'une nation comme dans la vie d'un homme, faire l'œuvre que le Créateur nous a fixée. Et mon très honorable ami, en établissant le principe de payer nos ressources abondantes quelques dollars ici et là, nous encourage à acheter notre protection, et nous entraîne loin du but que nous désirons tous atteindre celui du droit de citoyen et de la nationalité. Qui a fait Rome autrefois? Qui a fait toutes les nations de l'Europe? Qui a fait l'Allemagne de nos jours? Qui a fait notre Angleterre? C'est le sentiment, développé par toutes les générations successives, qui s'est communiqué du père au fils et à ses enfants, qu'il est du devoir de chacun de défendre sa patrie et son foyer. Enlevez ce sentiment à l'Angleterre et que reste-t-il? Un pays nu, vide et indéfendable.

Mon honorable ami de Calgary nous a parlé l'autre soir des moments qu'il a passés dans l'abbaye de Wesminster. Existerait-il aujourd'hui une abbaye de Wesminster s'il n'y avait pas eu dans le sang même des Anglais une tradition que l'Angleterre dominerait les mers par la force et l'énergie de ses enfants? L'honorable député de Calgary nous a dit qu'il était descendu dans la crypte de Saint-Paul et que tournant brusquement à droite il s'était trouvé en présence du buste de sir John Macdonald. J'aurais voulu qu'il allât plus loin, il serait arrivé au tombeau du duc de Wellington. Mais il n'y aurait pas eu de duc de Wellington si le premier ministre d'Angleterre avait fait ce que le premier ministre du Canada propose de faire aujourd'hui—acheter la défense du pays. L'Angleterre serait bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui si Wellington n'avait pas pu, à Waterloo, grouper derrière lui ses soldats d'élite pour dire au dernier moment: "Debout gardes et en avant" à ces hommes qui étaient ses compatriotes, qui savaient qu'ils combattaient pour leur foyer, leur patrie et leur foi. Ce n'est pas là du sentiment, à moins que le sentiment ne soit de l'histoire.

Avec le principe adopté par le très honorable premier ministre vous ne ferez jamais une nation. Parlez comme il vous plaira, il fait un grand tort à notre pays et il le dirige dans un sentier qui n'a jamais mené qu'à la faillite et à la destruction. Il devrait laisser le pays faire ce qu'il veut et s'il ignore ce qu'il désire qu'il fasse appel au pays. Le peuple désire être conduit sur la route qui mène à la véritable nationalité.

L'honorable député de Waterloo-nord (M. Weichel)—je ne veux rien dire qui lui serait le moins du monde désagréable—en annonçant qu'il avait étudié sérieusement la question et qu'il désirait continuer à vivre sous la protection du drapeau britannique, a soulevé un grand enthousiasme. Mais voici ses paroles:

Je voudrais rappeler à mon honorable ami que dans l'ouest d'Ontario où je demeure actuellement, cette question de contribution est accueillie favorablement dans toute l'étendue de la région.

Quelques hon. DEPUTES: Très bien! Très bien!

M. KNOWLES: Je voudrais que chacun de nos honorables adversaires puissent être entendu par ses électeurs libres et loyaux quand il admet que leur politique n'est qu'une politique de contribution.

Quelques hon. DEPUTES: Très bien! Très bien!

M. KNOWLES: Mes honorables amis de la droite disent; très bien! très bien! mais ils n'ont pas d'arguments. Ils sont si lucides dans leurs observations que je ne m'étonne pas de voir le premier ministre leur conseiller de rester plutôt silencieux. Mon honorable ami de Waterloo-nord a continué ainsi:

Nous payons pour la police de nos bourgs et de nos villes; pourquoi hésiterions-nous à payer pour la protection de notre pays et pour l'entretien du plus grand policeman que nous ayons aujourd'hui dans le monde.

Je demande, monsieur l'Orateur, si ce n'est pas malheureux qu'un membre d'une assemblée législative, protégée par le drapeau britannique, puisse dire, en s'en vantant presque, qu'il considère comme un bonheur de trouver quelqu'un d'autre qu'il pourrait payer pour le faire se battre à sa place. Je tiens à dire que mes électeurs repoussent et méprisent des sentiments aussi peu courageux.

Le très honorable premier ministre a présenté une mesure qui a été reconnue, après un mûr examen, comme n'étant d'aucune utilité pour l'empire. Je ne me propose pas de répéter les arguments à l'appui de cette affirmation parce qu'ils ont été redits bien des fois au cours du débat, mais je crois que l'on pourrait les reprendre jusqu'à ce que nos adversaires puissent être plus honteux de leur politique, qu'ils ne le sont aujourd'hui.

Un grand changement s'est fait parmi eux. Leur projet arrêté d'avance de chanter l'hymne national a été la première fois suivi de succès, mais on m'a dit que l'honorable député de Calgary avait été très désappointé de voir qu'il n'avait pas été chanté quand il terminait l'énoncé de ses nobles sentiments impériaux. Nos amis et les journaux qui les soutiennent dans le pays sont devenus très apologétiques à propos de cette politique. Ils comprennent que ce n'est pas ce que leurs électeurs désirent; ils comprennent que ce n'est pas ce que veut le gouvernement anglais; ils comprennent que la note reçue par le premier ministre après que son programme eût été promulgué et après la démission de son ministre des Travaux publics par suite de l'adoption de ce programme; ils comprennent, dis-je, que cette note a été remise à la demande du premier ministre et seulement après l'entente qu'elle contiendrait quelque chose pour une aide immédiate. Nos honorables amis ont absolument abandonné l'idée qu'il existe un danger allemand, et à ce propos je voudrais attirer leur attention sur un éditorial paru dans le "Toronto Mail and Empire" le 14 courant, je crois. On y déclare nettement que par suite des bonnes relations entre l'Angleterre et l'Allemagne et de la possibilité d'une alliance future ou d'une entente cordiale entre elles, il y a autant de motifs de fêter cette situation que de commémorer le centenaire de l'anniversaire de la paix avec les Etats-Unis. S'il n'y a donc pas de menace allemande et si les honorables députés ont entièrement abandonné l'examen d'un tel état de choses, il n'y a pas besoin d'une contribution immédiate et il nous reste à préparer et à suivre un programme qui nous permettra de faire notre devoir envers l'Angleterre aussi bien qu'envers nous-mêmes.

Dans l'élaboration de cette politique, on semble n'avoir eu autre chose en vue que d'éviter de venir en aide à l'Angleterre. Nous emprunterons de l'argent en Angleterre, nous enverrons cet argent en Angleterre, pour faire construire des navires en Angleterre, dans des chantiers déjà encombrés d'ouvrage; nous obligerons l'Angleterre à fournir des équipages pour ces navires, bien qu'elle ait de la difficulté à équiper ceux qu'elle possède déjà.

De plus, comme le disait l'autre jour l'honorable député de Red-Deer, notre attitude prendra la forme d'une provocation et ne pourra que rendre plus tendues les relations entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Le "Mail and Empire" de Toronto publiait le 8 février dernier une dépêche à laquelle il donnait les titres suivants:

La rivalité navale cessera bientôt.—Importantes déclarations du ministre de la marine d'Allemagne.—Il est question d'une entente. —Les journaux de Londres supposent qu'un arrangement est intervenu.

Il est donc évident qu'en adoptant la politique qui nous est soumise, nous nous exposons à faire mille fois plus de mal que de bien. Nous n'avons pas à offrir de dreadnoughts à l'Angleterre en ce moment, puisque son premier ministre déclare qu'elle n'en a pas besoin; mais notre devoir est de créer nos propres moyens de défense, comme le disait M. Churchill dans son discours au banquet des constructeurs maritimes, au mois de mai dernier.

Je vois par la "Montreal Gazette" d'hier que le ministre de la Défense en Australie a déclaré qu'il attendait que le Canada mît à exécution sa part des engagements pris à la dernière conférence impériale. Notre loi navale est encore en vigueur; nos frères d'Australie prétendent qu'ils ont fait leur part et, à l'honorable député de Calgary qui a une si grande hâte de voir toutes les affaires de l'empire gouvernées par un seul parlement, ils disent: "Mais en attendant, pendant que chaque colonie possède son Parlement, qu'attendez-vous pour mettre à exécution les arrangements pris avec l'approbation de l'amirauté et du gouvernement d'Angleterre?"

Notre seule réponse c'est que nous nous proposons d'aller emprunter $35,000,000 en Angleterre et de renvoyer ensuite cet argent à la mère patrie. L'Australie demande au Canada ce qu'il a fait pour tenir ses engagements qui n'ont pas cessé d'exister et que l'amirauté a approuvés. Avant de voter sur cette question, nous avons le droit de savoir si ces engagements sont encore valables. Sommes-nous encore partie au contrat? Avons-nous encore des obligations envers nos frères des autres colonies pour lesquels les députés de la droite professent un si grand dévouement, sommes-nous tenus, en droit et en honneur, à accomplir notre part dans l'arrangement qui a été fait? Cette somme de $35,000,000, que l'on nous demande de voter est-elle en plus de ce que nous étions convenus de faire?

Le contrat a-t-il été résilié? A-t-il été déchiré et les signatures ont-elles été effacées? La loi de 1910 sera-t-elle rappelée? L'honorable premier ministre manque aux égards qu'il doit aux membres de cette Chambre en leur demandant de sanctionner cette contribution, si la loi du service naval doit rester en vigueur. Avant de voter sur la présente question, nous avons le droit de connaître les intentions du Gouvernement.

Dans son deuxième discours sur la résolution, l'honorable premier ministre a dit que ces navires continueront à nous appartenir et que nous pourrons les reprendre si nous décidons de les utiliser. Je désire connaître les conditions auxquelles nous pourrons les reprendre. Si cette déclaration ministérielle veut dire quelque chose, elle implique que le Gouvernement a l'intention de créer une marine canadienne et le peuple a le droit d'être consulté sur ce point. Nous n'aurons pas besoin de trois dreadnoughts, si nous ne devons pas avoir de marine. Avant de les construire nous avons le droit de savoir l'usage qui en sera fait, tant qu'ils seront en existence, tant qu'ils n'auront pas été mis au rancart.

Quelle sera notre position vis-à-vis l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les autres colonies avec lesquelles nous avons conclu des arrangements? On ne peut pas nous demander de voter en aveugles. Mettant de côté tout esprit de parti, personne dans cette Chambre ne doit voter en faveur de ce nouveau projet, avant de savoir si, en plus de la contribution, nous devons mettre aussi à exécution la loi déjà votée. Si la loi doit rester en vigueur, le premier ministre a le devoir de nous le dire.

Le cuirassé d'escadre donné par la Nouvelle-Zélande accomplit en ce moment un voyage autour du monde; cette promenade d'agrément ne comporte pas absolument l'idée d'un péril imminent et d'ailleurs, les honorables députés de la droite n'ont donné aucune raison plausible pour nous engager à voter la deuxième lecture de ce bill.

L'amendement proposé par l'honorable député d'Assiniboïa intéresse tous ceux qui aiment la Grande-Bretagne et ils sont nombreux dans cette Chambre. Pour tous ceux qui sentent couler dans leurs veines une parcelle de sang anglo-saxon, la représentation basée sur la population est le principe primordial et fondamental de toute constitution politique. La grande province du Manitoba n'a pas dans cette Chambre le nombre de représentants qu'elle devrait avoir et je m'étonne de voir que pas un député de cette province n'ait pris la parole en faveur de cet amendement. Je m'étonne aussi de voir que pas un seul représentant de la grande province de la Colombie-Anglaise, qui est aussi insuffisamment représentée, n'ait pris la parole sur cette question

Le Gouvernement se croit appuyé par une forte majorité, mais je me permettrai de lui faire observer que, sur cette question, sa majorité n'est guère considérable. L'autre soir elle a été de 32 au sujet de ce bill. Sept de ceux qui sont détachés du groupe ministériel étaient des nationalistes.

Le nombre des nationalistes élus a été de vingt et un; il en reste donc 14. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) est absent. Il n'en reste plus que 13. Ainsi, 13 des nationalistes ont voté contrairement aux engagements qu'ils avaient pris envers leurs électeurs. Nous sommes loin ici de la représentation basée sur la population. Si ces députés s'étaient abstenus de voter, leurs électeurs n'auraient pas été représentés, mais en votant comme ils l'ont fait ils ont faussement représenté la population de leurs comtés. Treize d'entre eux sont venus ici après avoir pris des engagements formels sur la question navale, et libres d'agir à leur guise sur les autres questions; mais sur cette même question navale, ils ont failli au mandat qu'ils

avaient reçu. Si ces 13 députés étaient restés fidèles à leur mandat, il faudrait donc retrancher vingt-six de la majorité de trente-deux que le Gouvernement se vente d'avoir obtenu l'autre jour et comme il y a ici treize députés de moins qu'il devrait y en avoir, d'après le recensement, le Gouvernement se trouve donc en minorité de sept et c'est ce même Gouvernement qui se donne comme le grand admirateur de la doctrine parlementaire anglaise et qui se vante de tant faire pour l'Angleterre. Si l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) avait été présent et s'il avait voté conformément aux engagements pris envers ses électeurs, la majorité du Gouvernement serait descendue à cinq. Une majorité de cinq dans une Chambre où, d'après le recensement, il devrait y avoir 13 députés de plus! Si ce bill doit être adopté on ne pourra jamais prétendre que la représentation, au moment où la question a été décidée, était basée sur la population.

Le Gouvernement avait un but en soumettant une proposition aussi générale et aussi vague. Il voulait qu'elle pût recevoir l'appui de tous les groupes du parti ministériel; il voulait qu'elle pût être appuyée par le ministre du Revenu de l'intérieur aussi bien que par l'honorable député de Brantford et l'honorable député de Calgary. Ce sont les circonstances critiques dans lesquelles se trouvait le Gouvernement qui l'ont obligé à faire cette proposition à la Chambre. Ce n'est plus du Gouvernement représentatif; c'est du brigandage politique. C'est un crime contre la constitution. Pour le moment, le Gouvernement peut compter sur les votes de ses partisans dans cette Chambre, mais il ne pourra jamais faire approuver sa politique par les électeurs du pays. Le premier principe énoncé par lord John Russell en 1882, lorsqu'il déposa le projet de loi connu sous le nom de "Reform Bill", fut que la représentation de l'Angleterre devait être équitablement repartie d'après la population. Les tribunes de Westminster, après lesquelles soupire l'honorable député de Calgary, étaient bondées de spectateurs et le soir où la loi fut votée, des feux de joie s'allumèrent sur toutes les collines de la vieille Angleterre. en signe de réjouissance. Le parti ministériel viole le principe de la loi constitutionnelle en voulant faire adopter ce projet de loi dans un moment où la population du Canada n'est pas équitablement représentée dans cette Chambre.

Il devrait y avoir ici treize représentants de plus. L'Ouest est actuellement privé de 22 députés. Ce point est très important. L'honorable premier ministre ne s'attend certainement pas à ce que ces 22 députés de l'Ouest se montreront aussi disposés à renier leurs engagements que les 21 nationalistes. Les représentants de l'Ouest ne font pas cela, et je comprends qu'ils n'ait pas hâte de les voir arriver. Pourquoi refuse-t-il de déposer un projet pour remanier la carte électorale? Il n'a donné aucune raison pour expliquer ce retard. Il est vrai qu'au Sénat, la majorité est encore libérale. Mais je suis convaincu que la deuxième Chambre n'abuserait pas de cet avantage et serait disposée à nous donner une loi équitable. La Chambre des communes de son côté est prête à voter toute proposition raisonnable qui lui sera soumise et, pour ma part, je n'aurais aucune objection de confier le remaniement aux juges du pays ou à un tribunal impartial quelconque. Tout ce que nous voulons, c'est que le peuple soit représenté.

L'honorable premier ministre s'est engagé à consulter les électeurs sur cette question et je suis bien décidé à faire tout en mon pouvoir pour l'obliger à tenir ses engagements. Le principe de la représentation basé sur la population, est une doctrine libérale et l'honorable premier ministre, dans une question aussi grave, n'a pas le droit de priver les classes ouvrières et la population agricole de leurs légitimes représentants. Le Gouvernement prête une oreille trop bienveillante aux banquiers, aux industriels, aux représentants des grandes compagnies et il est temps que le modeste électeur soit appelé à donner son opinion, avant que de nouveaux fardeaux soient imposés aux contribuables de ce pays.

Voilà tout ce que nous demandons au Gouvernement à ce propos. Donnez-nous cette politique et rendez-la permanente. On l'a préparée autant qu'il est possible d'arrêter une politique. Si depuis seize mois que le Gouvernement est au pouvoir, il ne s'est pas mis en état d'énoncer sa politique permanente et cela après quatre ans de débats sérieux, il vaudrait mieux pour lui céder sa place à des hommes qui sont plus aptes à préparer une politique et qui ne craignent pas de la soumettre au peuple.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Monsieur l'Orateur, nous en sommes rendus à la fin de la seconde phase de cet important débat, important, non seulement à cause du montant en jeu, tel qu'indiqué dans ce projet de loi, mais important aussi par les conséquences qu'il entraînerait si l'on adoptait le principe impliqué dans le projet de loi en discussion. Les règles de la Chambre stipulent qu'un projet de loi qu'on soumet à cette dernière, avant de devenir loi, doit passer par plusieurs étapes bien définies, première lecture, deuxième lecture, étude en comité général, troisième lecture et, si la mesure se rattache à une dépense de deniers tel que c'est le cas ici, discussion préliminaire en comité général et adoption par la Chambre. Ce n'est pas par pur hasard qu'on a adopté ces règles. Elles sont l'essence et l'expression de la

sagesse et de l'expérience de plusieurs siècles dans ce grand pays à qui nous devons, dans le monde moderne, le bienfait d'un gouvernement responsable. Le but de ces règlements est de fournir l'occasion de débats étendus, répétés, fréquents et complets dans le cas de toute mesure sur lesquelles on peut appeler l'attention des représentants du peuple dans l'exercice de leur libre arbitre. Les membres du Gouvernement et leurs partisans n'ont pas, jusqu'à ce moment, profité beaucoup de l'occasion qui s'offrait à eux; en vérité, ils ont assez bien commencé, mais leur marche s'est faite de plus en plus lente avant même qu'ils fussent rendus bien loin. J'estime que nous n'avons pas réussi à obtenir d'eux certains renseignements que nous étions en droit d'espérer obtenir. Mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) a pris la parole dans une autre circonstance pour discuter ce projet de loi; on lui posa une question et il se contenta de répondre qu'il fournirait le renseignement demandé lorsqu'il discuterait la question que nous débattons maintenant. Jusqu'à ce moment il n'a pas jugé à propos de nous honorer d'une réponse ni de remplir sa promesse. Dans le discours qu'il a prononcé il y a quelques jours, mon très honorable ami (M. Borden) a déclaré qu'à une phase ultérieure du débat, il nous fournirait certaines informations, certains faits, et états se rapportant tous au projet de loi en discussion.

Nous avions espéré que lorsqu'il proposerait que ce projet de loi fût lu une seconde fois, il nous renseignerait complètement sur toutes ces données. Nous en sommes toujours à attendre ces renseignements.

Cependant, monsieur l'Orateur, nous en avons entendu assez des honorables membres de la droite, pour établir une comparaison entre leur politique et la nôtre, et pour savoir exactement l'étendue de la différence dans l'attitude que les deux partis tiennent sur cette question, non seulement, sur cette dernière en particulier, mais encore sur le problème plus vaste de la défense impériale. Je dis le problème plus vaste de la défense impériale, et je parle avec connaissance de cause, car, monsieur l'Orateur, c'est un fait indéniable que le Canada est sorti de la période de l'enfance, de celle de la tutelle et que, si, jusqu'à présent, il lui a suffi, en tant que la défense se trouvait concernée, de pourvoir simplement à l'organisation de quelques milices de terre, il lui faut maintenant voir au delà de ces limites, et assumer, dans la question de la défense navale, les devoirs et les responsabilités qui relèvent du statut qu'il a atteint comme nation, et qui doivent être uniformes à la position qu'il occupe dans l'empire britannique. Cette double considération, les droits du Canada, en qualité de nation, et les droits du Canada comme faisant partie de l'empire britannique, constituent et priment ce problème.

Dans une circonstance précédente, à une phase moins avancée du débat, j'ai rappelé à la Chambre que dans la province de Québec, au cours des dernières élections générales, le parti conservateur constituant un tout, sauf une ou deux exceptions seulement, avait pris pour mot d'ordre d'arguer que le Canada ne devait remplir aucun devoir envers l'Angleterre; qu'en tant qu'il s'agirait de la défense, nous avions rempli jusqu'à ce jour, toutes et chacune de nos obligations envers la mère patrie. Quelques jours plus tard, l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster), faisant la critique de ce discours, se demandait le motif pour lequel j'avais évoqué, au cours du débat, cet aspect de la question. Il ne pouvait aucunement comprendre pourquoi j'en avais agi ainsi, vu que personne n'avait énoncé, jusqu'à ce jour-là, semblable doctrine.

Si j'ai parlé comme je l'ai fait, ce n'était pas par étourderie, ainsi qu'il l'a laissé supposer; c'est de propos délibéré que j'ai prôné ce principe et si mon honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce n'a pas approuvé le motif qui m'animait alors, cela me fait regretter encore plus son absence aujourd'hui; il ne me faudrait que quelques minutes pour lui dessiller les yeux. Il est certainement inutile d'affirmer en cette enceinte qu'en notre qualité de Canadiens et de sujets britanniques, nous avons un devoir à remplir envers l'Angleterre, mais il y a des endroits dans ce pays où l'on s'est servi du langage dont je parlais et où l'on a prêché cette doctrine. Au Canada il y a des localités où cette doctrine a été énoncée par des membres de cette Chambre qui font partie du ministère. On a colporté cette théorie avec quelque effet et si ces personnes occupent aujourd'hui les postes qu'on leur a accordés, la prédication de cette doctrine a contribué à leur succès. Si j'en ai parlé ici, ce n'était pas même pour le vain plaisir de protéger mes adversaires. Je proclame que je suis animé par un motif plus noble; c'est parce que c'est ici, entre les quatre murs de cette salle, qu'il faut combattre et énoncer semblable doctrine. J'ai rappelé ce fait, parce que l'heure est venue d'assurer, d'établir, comme premier de la discussion dans laquelle nous sommes engagés, qu'en notre qualité de Canadiens, partout où nous habitons dans ce Dominion immense, que ce soit dans la province de Québec ou dans aucune autre province, nous avons des droits et, en notre qualité de sujets britanniques, des devoirs à remplir. C'est le terrain que nous, membres de la gauche, avons choisi

pour envisager la discussion qui se poursuit maintenant. Nous nous levons, nous membres de la gauche, et je me lève encore, à nouveau pour attaquer le projet que le Gouvernement nous a soumis. Je répète—ce que j'ai dit dans une circonstance précédente—que nous attaquons ce projet en nous plaçant sur un double terrain, celui de nos droits, en qualité de Canadiens, et celui de notre devoir, en qualité de sujets britanniques. Ce projet qu'on demande aujourd'hui au Parlement d'adopter, est-il de nature à nous permettre de remplir d'une façon convenable et adéquate ce que nous nous devons à nous-mêmes, en qualité de Canadiens et ce que nous devons à l'Angleterre, en notre qualité de sujets britanniques?

Voici notre réponse: la contribution qu'on nous demande de voter est malvenue et inutile, en ce sens qu'elle repose sur l'idée de fournir à la Grande-Bretagne une aide dont elle n'a pas besoin, et qu'elle impose au peuple de ce pays l'obligation d'acquitter une contribution de $35,000,000 qu'on devrait appliquer en la façon stipulée dans la résolution que la Chambre a adoptée à l'unanimité en 1909, alors que la question fut étudiée sans parti pris, sans préjugés politiques. Monsieur l'Orateur, je reproche au gouvernement de nous avoir soumis ce projet sous de fausses représentations et je n'estime pas que cette observation soit trop sévère. J'accuse le gouvernement d'avoir mis dans la bouche de Son Altesse Royale, le Gouverneur général, des assertions que les faits ne corroborent aucunement, lorsqu'il a inscrit au discours du trône cette déclaration: qu'il existe en Grande-Bretagne un état de choses qui rend impérative la nécessité de renforcer immédiatement les forces navales de l'empire. J'affirme qu'il n'existe l'ombre d'un fait quelconque qui excuse une affirmation semblable. Quelle preuve avons-nous de cette affirmation que les forces navales de l'Angleterre ne sont pas suffisantes pour faire face à tous les besoins? On nous a remis le mémoire du premier lord de l'amirauté; peut-on trouver dans tout ce document une phrase, un mot, une syllabe qui puisse servir de base à une assertion semblable? Loin de là, le mémoire dit en termes formels que l'Angleterre n'a besoin de notre aide non plus que de celle de personne:

> Jusqu'à présent elle a fait tête, avec succès, seule et sans l'aide de personne, aux coalitions les plus formidables et elle peut encore, grâce à une politique sage et à des sacrifices continus, surveiller et maintenir les intérêts primordiaux de l'empire.

Relève-t-on dans ces paroles une affirmation quelconque que les forces navales de l'Empire sont insuffisantes?

Je signale à la Chambre les termes dont s'est servi le premier lord de l'amirauté, quand, au mois de mars dernier, il a soumis les crédits relatifs à la marine de guerre. Ecoutons:

> Nous possédons plus de dreadnoughts que n'en comptent toutes autres deux puissances du monde aujourd'hui, si tous les dreadnoughts de l'univers étaient coulés cette nuit, notre suprématie navale serait plus grande qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Plus loin M. Churchill dit:

> Toutefois, j'établirai exactement les données qui, à notre estime, se rapportent à la situation présente. Avant de commencer ce travail, j'aimerais qu'il fût bien entendu qu'à la suite des mesures prises par mon très honorable ami le secrétaire des affaires étrangères, il n'existe aucun motif de s'alarmer ni de se décourager. L'amirauté est prête à garantir absolument la sécurité principale du pays et de l'empire, au jour le jour, d'ici à quelques années et, si la chambre nous accorde ce que nous demandons pour l'avenir, cette perspective peut être indéfiniment prolongée.

N'est-ce pas là ce que refute complètement l'assertion que ses aviseurs ont mis dans la bouche de Son Altesse Royale?

Leur cause est si précaire qu'on nous a dit que le Gouvernement possède certaines informations d'une nature secrète qu'il n'ose rendre publiques et qui, si on les fait connaître, excuse leur politique. Je ne puis accepter affirmation semblable. Je déclare positivement et sans craindre d'être contredit, qu'il n'existe et qu'il ne peut exister de renseignements semblables et je parle sachant que s'il est de mode pour les chancelleries européennes de dire une chose publiquement et de dire tout le contraire privément, telle n'est pas la méthode suivie par la chancellerie britannique.

Nul membre de cette dernière n'oserait dire publiquement une chose qui serait contraire au fait acquis et, bien qu'il puisse arriver que certaines communications soient secrètes quand au degré d'intimité qui peut exister entre deux nations et entre l'Angleterre et quelque nation alliée, cependant, nous pouvons dire qu'à l'endroit du nombre des navires (ce dont on doit principalement se préoccuper dans ce débat) qui composent la marine de guerre britannique et qu'à celui du nombre de navires que comptent d'autres marines de guerre, nous en connaissons autant que ce que peuvent savoir les ministres canadiens qui, sous ce rapport, étaient tout aussi bien renseignés avant qu'après leur voyage en Angleterre.

Mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (M. McLean), qui, je le constate avec regret, n'est pas à son siège, a pris sur cette question une attitude différente de

celle de son parti. Je dois dire ceci à mon honorable ami (M. McLean), et personne ne sera surpris de ces paroles: Que dans mon parti tous sont libres d'exprimer leurs opinions personnelles. Nous ne contraignons personne; chaque membre du parti libéral est libre d'exprimer ses idées. Mon honorable ami de Queen-et-Sunbury partage d'autres idées que nous sur cette question. Il est certainement libre d'exprimer son opinion, et je la respecte autant que, je suis sûr, il respecte la mienne. Dans le discours qu'il a prononcé, mon honorable ami m'a particulièrement sollicité de croire le premier ministre, qui dit qu'il y a urgence. Eh bien, je puis affirmer à l'honorable député que si le très honorable premier ministre m'assurait d'un fait qu'il connaîtrait personnellement, je le croirais sur parole. Le premier ministre et moi sommes de vieux amis; nous n'avons pas toujours la même manière de voir, et nous pouvons consentir à différer d'opinion sans que nos bonnes relations en souffrent. Mais lorsqu'il s'agit de ces tactiques politiques et des conclusions qu'il tire, je l'ai trop souvent pris en faute et trouvé trop versatile pour le croire sur parole aussi facilement que je le voudrais. Et lorsque l'honorable député de Queen-et-Sunbury me demande de croire le premier ministre sur une question de cette nature, cela me rappelle une petite querelle survenue entre un mari et sa femme. Le mari lui reprochait certaines actions qu'elle niait. Mais, ma chère, dit le mari, je vous ai vue de mes propres yeux, et elle de répondre: Si vous préférez croire le témoignage de vos yeux plutôt que de croire votre petite femme, quelle sorte d'homme êtes-vous? Je ressemble à ce mari revêche.

Je crois le témoignage de mes propres yeux, et, en ajoutant foi à cette croyance, je connais la situation tout aussi bien, et mon honorable ami de Queen-et-Subury (M. McLean) la connaît tout aussi bien que le premier ministre ou tous ses collègues. Nous prenons les déclarations formulées de l'autre côté de la Chambre par le premier ministre, par le ministre du Commerce et par tous leurs partisans, et nous constatons que, dans le but de nous déterminer à voter ce crédit de $35,000,000, ils ont fortement appuyé sur ce que l'Allemagne a commencé de gigantesques armements navals. Quelques honorables députés de la droite sont allés jusqu'à dire que, en accroissant ainsi ses armements navals, l'Allemagne a été inspirée par un mobile insidieux à l'égard de l'Angleterre. Quant à moi, je ne vois pas de raison motivant cette allégation. Naturellement, nous ne pouvons pas très bien juger les mobiles des hommes; mais, en matières d'affaires publiques, nous pouvons quelquefois, avec une parfaite justesse, juger les mobiles des hommes par leurs actions. Lorsque la France et l'Allemagne en

vinrent aux prises en 1870, l'Allemagne avait à venger de nombreuses défaites amères; mais y a-t-il une cause d'hostilité entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne? Ont-elles jamais été en guerre? N'est-il pas vrai que depuis des siècles, presque une alliance secrète avait existé entre la Grande-Bretagne et les différents Etats de l'Allemagne? Leurs armées ont souvent combattu sur les mêmes champs de bataille, mais jamais comme ennemies, toujours comme alliées pour combattre l'ennemi commun. Les conditions avec l'Allemagne n'ont pas été les mêmes qu'avec la France. Il n'est pas loyal, ou juste, ou même convenable d'imputer des motifs à toute action publique, lorsqu'il y a des causes naturelles qui l'expliquent.

L'Allemagne, qui, pendant des siècles, a été une des plus fortes, une des plus puissantes nations de l'Europe, a, pendant des siècles, été affaiblie par des luttes intestines. Son territoire, tel que déterminé par la géographie, était démembré, divisé en quelque deux douzaines d'Etats différents, d'étendue et d'influence inégales. Quelques-uns d'entre eux étaient presque aussi étendus que les grandes puissances européennes, tandis que d'autres étaient d'une étendue presque microscopique, tous jaloux les uns des autres; les plus forts se faisaient souvent la guerre entre eux et entraînaient les plus faibles dans leurs luttes. Ainsi divisée, ainsi démembrée, l'Allemagne fut une proie facile pour la puissante armée de la France, qui lui infligea en 1804 des blessures dont elle saigna longtemps. Les armées de Napoléon franchirent et refranchirent son territoire et y campèrent pendant des années. Les humiliations infligées par Napoléon réveillèrent enfin l'esprit public du peuple allemand. Divisé comme il l'était, il se leva en masse sans exception, et contribua enfin à abattre le coloss. Mais il fut assez sage pour attendre son heure et pour profiter de l'occasion; il ne précita pas les événements, entre 1830 et 1840. Les Etats commencèrent par abolir les douanes entre eux. Ils établirent un souverain. En 1871, après une guerre heureuse contre la France, ils unifièrent enfin l'Allemagne et proclamèrent empereur le roi de Prusse. Depuis lors, l'Allemagne unifiée a réalisé d'immenses progrès dans l'industrie et le commerce. Seulement quelques années après, on pouvait constater son commerce sur la plupart des mers du monde. C'est alors que l'Allemagne songea à créer une marine. Quel était son motif? Qu'est-ce qui la détermina? Etait-ce, comme nous l'avons entendu formuler dans cette Chambre et ailleurs, la fierté de sa puissance nouvellement acquise? Etait-elle jalouse de l'Angleterre? Etait-ce le désir insensé d'humilier sans cause l'Angleterre, comme elle avait humilié la France dans un esprit de vengeance? Il existe un motif très naturel qui a déterminé l'Allemagne à posséder sa propre marine, c'est,

qu'elle a simplement obéi à la loi du commerce, aussi ancienne que le commerce lui-même.

Je n'ai jamais entendu, je n'ai jamais lu de meilleure explication de l'action prise par l'Allemagne dans la création d'une marine, que celle que j'ai entendue des lèvres de mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Foster), alors député de Toronto-nord, alors qu'il parlait, non pas sur cette question-là, mais sur le projet de résolution présenté dans cette Chambre en 1909. A cette occasion, mon honorable ami de Toronto-nord discutait les avantages d'une marine qui nous appartiendrait, et il la comparait avec la politique de contribution à la marine impériale. Il apportait argument sur argument contre l'idée de contribution, et il résuma le tout par ces paroles, sur lesquelles j'attire en ce moment la plus scrupuleuse attention de ceux qui me font l'honneur de m'écouter:

En outre, cela sépare ce qui a été uni depuis les premiers jours de l'existence du monde—le commerce et la protection du commerce. Après tout, l'idée fondamentale d'une force navale est la protection du commerce d'un pays. Un commerce côte à côte avec son protecteur, et son protecteur côte à côte avec le commerce croissant d'un pays, prospèrent mieux ensemble, et sont les plus sûrs appuis l'un de l'autre.

Pourrait-il jamais y avoir une explication plus claire en ce qui concerne la marine allemande, et pourrait-il en même temps y avoir une plus grave comdamnation de la politique que nous sommes actuellement à discuter? La condamnation est encore plus sévère, si je m'en tiens à la citation qui est immédiatement tombée des lèvres de l'honorable député de Toronto-nord:

C'est l'idée que j'ai dans l'esprit—que lorsque nous faisons nos contributions sous la forme d'une somme fixe, et que nous en sommes dessaisis, et que nous n'en sommes pas responsables, nous ne possédons aucunement l'inspiration qu'impriment la croissance et le développement d'un système de défense pour l'avenir, dans notre pays. Nous sommes nous-mêmes privés des avantages importants, et, dans l'avenir, nous ne rendons pas de plus grand service à l'empire dont nous faisons partie, dans cette question de défense.

L'assertion a été formulée dans cette Chambre que le préambule de la loi allemande qui créait la marine, manifeste la mauvaise disposition de l'Allemagne, sa mauvaise intention à l'égard de l'Angleterre. On a très souvent cité ce préambule. On peut le trouver dans le mémoire de l'amirauté, qui est la base de la présente politique du gouvernement. Permettez-moi encore d'attirer l'attention de la Chambre sur ce préambule, car je le juge important pour comprendre les intentions de l'Allemagne. Voici le texte même de la loi allemande:

En vue de protéger le commerce allemand dans les conditions existantes, une seule chose suffira, c'est que, l'Allemagne doit posséder une flotte de guerre assez puissante pour que le plus puissant adversaire maritime coure des risques qui rendraient douteuse la propre suprématie de cette puissance. A cette fin, il n'est pas absolument nécessaire que la flotte allemande soit aussi forte que celle de la plus grande puissance maritime, car, en général, une grande puissance maritime ne concentrera pas toutes ses forces contre nous.

Quelle puissance est ici mentionnée; la plus grande puissance maritime? Il n'est pas nécessaire de répondre à cette question. L'empire de la Grande-Bretagne est ici clairement indiqué, mais trouvez-vous dans ce langage une indication d'hostilité à l'égard de l'Angleterre? Et une autre chose qui indique que l'Allemagne sera en ligne avec les autres nations, c'est celle-ci:

L'Allemagne a développé un commerce étranger et elle doit posséder une marine pour défendre et protéger ce commerce.

Naturellement, il était nécessaire, si elle voulait effectivement protéger son commerce, qu'elle eût une marine suffisamment puissante pour tenir tête à la plus forte marine de l'univers, c'est-à-dire la marine de l'Angleterre. Mais il ne s'ensuit pas qu'il y avait quelque intention d'attaquer l'Angleterre; au contraire, l'intention était que si l'Angleterre attaquait l'Allemagne, l'Allemagne serait assez forte pour se défendre elle-même. Nous savons que l'Angleterre n'a pas l'intention d'attaquer l'Allemagne ni aucune autre nation. Il y a longtemps que le temps de l'agression pour l'empire britannique a disparu. L'Angleterre n'a pas l'intentionn de nuire à une nation avec laquelle elle commerce, parce qu'elle ne pourrait le faire sans se nuire à elle-même. L'Allemagne s'est armée parce que l'Angleterre s'est armée, et l'Angleterre s'est armée parce que l'Allemagne s'est armée; et la France et les autres nations ont fait des préparatifs de guerre; et les choses en sont au point qu'aujourd'hui en Europe il y a une folle rivalité d'armement, jusqu'à ce qu'il y ait un cercle de feu pire que celui décrit dans l'enfer de Dante. Dans la situation, il y a un fait, qui, je crois, indique qu'il n'y a pas d'intention de la part de l'Allemagne d'attaquer l'Angleterre—et ce fait, c'est l'existence de l'empereur d'Allemagne.

L'empereur d'Allemagne est indubitablement un des grands hommes de la présente génération. Par l'intelligence, par le caractère, par les fibres morales, il s'est révélé merveilleusement doué. Dans les premières années de son règne, quelques-unes de ses paroles firent trembler ceux qui avaient à cœur la paix du monde. Beaucoup crurent qu'il désirait passionnément peut-être la fascination de la gloire militaire. Mais à mesure qu'il avançait en

âge, et à mesure que les crises se succédaient, sa puissante influence a toujours été tournée vers la paix. Et le jour peut luire où, comme son oncle, d'illustre mémoire, notre dernier roi, il pourra être appelé le "Pacificateur". En tous cas, nous pouvons présumer que si la voix du sang parle toujours avec force, elle parle plus fortement chez les rois et les empereurs que chez les simples mortels.

Et qu'est-ce qui pousse l'empereur allemand à humilier un pays comme l'Angleterre auquel l'attachent des liens aussi sacrés.

Quoique tout ceci soit vrai, nous ne pouvons pas oublier, l'Angleterre non plus, que quelles que soient les intentions de l'Allemagne concernant la création de sa flotte, soit qu'elle veuille simplement protéger son commerce, comme je le crois, soit qu'elle ait des desseins néfastes, comme tres le pensent, il n'en est pas moins vrai qu'il y a en Europe un nouveau facteur de paix ou de guerre, et que ce facteur est l'empire allemand. Il n'existait pas il y a vingt ans ; il existe aujourd'hui; et les Anglais d'Angleterre et ceux des possessions d'outre-mer doivent en tenir compte. Il y a vingt ans, il n'y avait pas de flotte allemande et, après la guerre contre Napoléon, l'Angleterre a conservé l'empire des mers. Toutefois, elle ne s'est pas contentée de cette prépondérance, mais elle a cru que, pour la sécurité non seulement des Iles-Britanniques mais de son vaste empire, sa flotte devait être égale aux flottes réunies des deux autres plus grandes puissances. Lorsque l'Allemagne s'ajouta aux autres ennemis possible de la Grande-Bretagne, l'amirauté anglaise n'envisagea pas la situation avec appréhension. Il y eut des Anglais, je regrette de le dire, qui s'alarmèrent, qui refusèrent de faire face au problème. Cependant l'amirauté anglaise lui fit face sans crainte et sans forfanterie. L'Allemagne déploie ses principaux efforts, non pour construire des navires de l'ancien modèle, mais des navires d'un modèle nouveau—des dreadnoughts. La décision de l'amirauté anglaise de tenir tête aux dépenses et aux constructions de l'Allemagne se manifesta par la mise en chantier d'autant de navires, et de 60 p. 100 et plus. Nous le savions depuis des années, mais cette intention a été déclarée à la Chambre des communes d'Angleterre, au mois de mars dernier, en des termes qui ne laissent place à aucun doute. En demandant à la Chambre d'approuver son budget de la marine, M. Churchill lui a fait des déclarations très significatives qui sont contraires à ce que nous avons entendu au cours du présent débat et qui réfutent complètement les raisonnements apportés à l'appui du présent projet de loi:

> Le temps est venu d'adopter de nouvelles règles pour les mettre plus d'accord avec les

Sir WILFRID LAURIER.

faits actuels et les probabilités futures. Depuis quelques années, l'amirauté avait pris pour règle, en matières de nouvelles constructions, d'assurer une supériorité de 60 p. 100 en navires du type dreadnought, sur la marine allemande, en prenant pour base la loi navale actuelle. Il existe d'autres règles plus élevées, pour les navires plus petits et pour ne pas embrouiller le débat, je n'en parlerai pas dans le moment, vu qu'elles ont peu de rapport avec la question financière. Si l'Allemagne devait s'en tenir à son programme actuel, nous croyons que la règle existante, en l'absence de tout développement non prévu dans les autres pays, pourrait continuer à nous servir de guide pour les quatre ou cinq années à venir, du moins en tant qu'elle concerne ces navires de première classe. Il est inutile de faire des suppositions pour une époque plus reculée. Je tiens à dire cependant, que je n'admets pas que cette proportion de 16 à 10 doit être considérée comme une prépondérence suffisante, pour la marine anglaise en général, comparée à la puissance navale la plus importante. Même si notre armée égalait les deux tiers de celle de la plus forte puissance militaire, nous n'accepterions pas cette proposition. Dans le moment, nous pouvons nous contenter d'une prépondérance aussi modérée, vu notre grande supériorité en navires du type précédant le pre-dreadnought, parmi lesquels les huit navires de la classe du " King-Edward " et au moins huit des croiseurs cuirassés, sont sans égaux parmi les navires contemporains.

Ainsi, bien que l'on dise que les forces navales de l'emipre doivent être augmentées, le premier lord de l'amirauté déclare que l'Angleterre peut mettre en ligne de combat 60 p. 100 plus de navires que l'Allemagne. En présence d'une pareille déclaration, comment peut-on dire que les circonstances sont telles qu'il faille absolument augmenter les ressources navales de l'empire?

Voici une situation clairement établie qui est indiscutable. N'est-ce pas calomnier l'Angleterre que de dire que sa marine est insuffisante? Les orateurs de la droite nous ont répété à plusieurs reprises que si les deux partis dans cette Chambre s'entendaient pour adopter ce bill, l'Angleterre y gagnerait en prestige. Quelle erreur! Quelle illusion! S'imagine-t-on que si nous adoptions ce bill basé sur la supposition que les forces navales de la Grande-Bretagne ont besoin d'être augmentées, nous grandirions le prestige de la vieille Angleterre? N'est-il pas évident, au contraire, que si vous faites savoir au monde que le Parlement canadien est d'opinion que la Grande-Bretagne n'est plus dans l'état de se protéger contre ses ennemis et doit appeler ses colonies à son aide, au lieu de grandir le prestige de la mère patrie, vous mettez les autres pays sous l'impression que le colosse n'est pas aussi puissant qu'on le croyait? Cela ne serait-il pas plutôt de nature à encourager les ennemis de l'Angleterre à l'attaquer?

Qui osera dire que si ce bill est adopté, la terreur que l'Angleterre a toujours ins-

pirée à ceux qui luttaient contre elle, en sera augmentée? Je prétends au contraire que si ce bill est adopté, pour les raisons invoquées par la droite, le prestige de l'Angleterre en souffrira. La politique que nous discutons en ce moment est basée sur de prétendues déclarations faites en Angleterre; la politique de défense navale que nous proposons est basée sur notre confiance dans le développement graduel de l'empire. Voilà toute la différence entre notre politique et celle du Gouvernement.

Vous proclamez à la face du monde que dans votre opinion la Grande-Bretagne est incapable de continuer la lutte avec ses propres forces. Nous proclamons la même chose, mais nous disons en même temps que pour avoir une vraie conception de la grandeur britannique, il faut laisser les jeunes nations de l'empire comme le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Sud-Africain, préparer leur propre défense navale et jeter autour de leurs ports et de leurs villes un puissant cordon de défense consistant en navires qui, en cas de nécessité, iront prendre leurs places dans la ligne de combat. Voilà en quoi consiste notre politique et nous sommes prêts à la soumettre au verdict populaire.

Je crois en avoir dit assez, monsieur l'Orateur, pour faire comprendre que si nous ne pouvons pas appuyer cette proposition, nous n'avons pas cependant l'intention de nous croiser les bras en disant que nous n'avons pas de devoir à remplir envers l'Angleterre. Nous admettons, au contraire que nous avons un devoir à remplir, mais nous ne le comprenons pas de le même manière que nos adversaires. En 1909, le Parlement, mettant cette considération politique de côté, a adopté une ligne de conduite et à cette époque nous étions unanimes à déclarer que la meilleure manière de remplir notre devoir envers l'empire était de créer une marine canadienne, en coopération avec l'amirauté anglaise. Je ne reviendrai pas sur les raisons que nous avons eues, à cette époque, d'agir comme nous l'avons fait. Il me suffira de dire qu'un pays comme le Canada, avec une population de plus de 7,000,000, avec 6,000 milles de côtes sur l'Atlantique et 6,000 milles sur le Pacifique, avec des ports et des villes sur les deux océans, ne peut pas rester sans une défense navale quelconque. Prétendre qu'un pays ainsi situé n'a pas besoin de défense navale, serait aussi absurde que de dire qu'un homme qui a construit une maison, ne doit pas y mettre de portes et de serrures.

Il nous faut une politique de défense de quelque nature, mais quelle politique peut-on attendre de ceux que je vois devant moi, sur les bancs ministériels? Sur quel principe se basent-ils, ou, s'ils ont un principe, quand l'ont-ils appliqué? Ce n'est pas assurément durant la dernière compagne électorale. Je vois devant moi des députés qui prétendaient que nous ne devons rien à l'Angleterre et que nous ne devons pas contribuer un dollar pour la défense de l'empire, même s'il était en danger.

L'honorable premier ministre, à un certain moment, était en faveur d'une marine canadienne. Il a défendu cette politique courageusement en Angleterre et il en a parlé avec enthousiasme devant ses électeurs ; mais certains événements survinrent. Les nationalistes attaquèrent la politique du Gouvernement; leurs attaques eurent quelques succès et l'honorable premier ministre commença à voir les choses d'un autre œil.

C'est alors qu'il se passa des choses qui auraient pu faire pleurer les anges. Mon très honorable ami, son premier lieutenant, le ministre du Commerce, et tout le parti conservateur firent volte-face et se mirent à la remorque du parti nationaliste de Québec, dont ils sont restés les esclaves jusqu'à ce jour. C'est pour reprendre sa liberté et sauver la situation que le gouvernement propose aujourd'hui cette contribution de $35,000,000. Les membres du cabinet sont partagés en deux groupes, les impérialistes et les nationalistes. On peut remplir l'estomac d'un léopard, mais on ne fait pas disparaître ses taches. On nous demande aujourd'hui de faire don d'une somme de $35,000,000 à l'amirauté anglaise, mais que fera-t-on ensuite? Est-ce qu'après cela nous n'entendrons plus parler de défense navale? Pas un seul de la droite n'oserait le prétendre.

L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) a parlé d'un journal qui passait encore tout récemment pour être l'organe personnel de l'honorable ministre des Postes. Ce dernier a déclaré qu'il n'a plus rien à faire avec ce journal et s'il n'y possède plus d'intérêt, s'il ne fait plus partie du bureau de direction, nous n'avons rien à dire. Mais si nous ne connaissons pas le Jacob dont la voix se fait entendre dans ce journal, nous connaissons parfaitement l'Esaü qui le dirige. (Lisant):

> C'est un simple don en argent. Vous n'en entendrez plus parler. Il n'y a aucun danger. Les Anglais engageront des hommes à 25 cents par jour et les mères et les sœurs canadiennes n'en souffriront pas. Quant à l'argent, il sera fourni par Ontario et par l'Ouest. Ce projet n'enlèvera pas vos fils à leur foyer comme le ferait l'infernale politique de Laurier.

Voilà le langage que l'on tient dans la province de Québec. Que dit-on dans les autre provinces? Croit-on que nous n'entendrons plus parler de la défense navale ? Non, car le premier ministre déclare lui-même que nous devons avoir une politique permanente. Certainement qu'il nous en faut une et pourquoi ne l'avons-nous pas déjà? L'honorable premier ministre est très embarrassé et hésite à nous dire en quoi elle consistera. La nature de cette politique me

paraît facile à prévoir et je ne crains pas de dire que ce que le Gouvernement a en vue, ce n'est pas une politique créant une marine canadienne, mais une politique de contribution permanente.

Peut-on interpréter autrement les paroles du principal champion, jusqu'à présent, de la politique du Gouvernement, je veux parler du ministre du Commerce. Je veux répéter ce qu'il a dit. Il me suffirait de citer son exorde qui donne la clef de tout son discours. Voici comment il a commencé:

Les Canadiens ont eu, en diverses assemblées et chambres législatives, bien des questions graves et importantes à débattre et décider. Nous avons eu la question du gouvernement responsable à discuter et régler; nous avons eu la question de la confédération des diverses provinces du dominion; en plus d'une circonstance nous avons eu à tirer au clair dans cette enceinte, comme sur les tréteaux publics, la grande question du régime économique le plus convenable pour le Canada; de temps à autre également nous avons dû mettre à l'étude dans notre Parlement les grands problèmes relatifs aux transports. Mais je doute fort qu'il se soit jamais présenté dans toute l'histoire législative de ce qui forme actuellement le dominion du Canada, une question aussi importante, aussi grosse de conséquences pour l'avenir, que celle dont la Chambre est actuellement saisie.

Est-ce que ces paroles s'appliquent simplement à une contribution d'urgence passagère? Peut-on croire que ces périodes sonores, ronflantes et vibrantes s'appliquent seulement à une contribution passagère, à un besoin pressant qui existe aujourd'hui mais n'existera pas demain? N'est-il pas évident, au contraire, autant qu'il peut l'être que le ministre du Commerce a voulu donner à entendre que c'était le premier pas d'une politique nouvelle qui devait se terminer en politique permanente, comme la politique qui a amené le gouvernement parlementaire, celle qui s'est terminée par la confédération, et celle aussi qui a produit la politique nationale. Si ce n'est pas l'intention véritable de l'honorable ministre du Commerce, je dirai alors que ces phrases ronflantes n'étaient que du vent, et je connais le ministre du Commerce comme un impérialiste trop ardent pour croire cela de lui. Il nous a donné l'indication que ce sera une contribution puisque ce ne peut pas être une marine canadienne.

Mais nous avons plus que cela, nous avons le discours de l'honorable premier ministre lorsqu'il a proposé ce bill, discours qui est la clef de tout ce débat. Il nous a dit en propres termes que la nouvelle politique du gouvernement voulait que nous eussions une voix dans toutes les questions de paix et de guerre dans l'empire.

Si nous devons avoir une voix dans toutes les questions de paix et de guerre dans l'empire cela ne signifie pas que nous irons en Angleterre simplement pour donner des conseils, mais que nous serons prêts à appuyer nos opinions, et le seul moyen sera de fournir des contributions périodiques et peut-être annuelles—dans tous les cas des contributions permanentes.

Lorsque le premier ministre a déclaré que nous aurons voix dans toutes les questions touchant à la paix et à la guerre, il a dit qu'il avait déjà reçu un premier versement, lorsque le gouvernement anglais a consenti à nous accorder un ministre canadien résidant permanemment à Londres. Cette déclaration a causé grande joie dans les rangs du parti conservateur, mais la dépêche du secrétaire colonial a quelque peu coupé les ailes à cet oiseau fantastique. Peu importe quelles seront les attributions de notre ministre résident. Nous aurons un ministre résidant à Londres, qui aura accès autant que possible au War Office, qui sera informé autant que possible sur toutes les questions au sujet desquelles on pourra lui donner des informations sans violer de secrets, et conséquemment, s'il en est ainsi, va-t-on prétendre que nous aurons un ministre résidant à Londres qui sera en conférence directe avec le Foreign Office, et que nous allons nous croiser les bras et ne rien faire pour aider le gouvernement impérial? La question est donc réglée autant qu'elle peut l'être, que c'est une politique de contribution permanente que l'on propose, mais le Gouvernement n'ose pas l'avouer présentement.

Le discours prononcé par mon honorable ami de la division de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) nous a donné une autre indication de cette nouvelle politique. Cet honorable député est un penseur lucide, ses discours méritent toujours d'être écoutés, et généralement il a son siège bien près des banquettes du trésor, bien qu'il n'y soit pas encore rendu.

Autant que j'ai pu le suivre dans les discours qu'il a prononcés dans cette Chambre, il a toujours parlé avec autorité. Il nous a dit que l'on ne devait plus songer à l'autonomie; il nous a parlé d'un nouvel état de choses dans lequel le Canada serait réduit à l'état d'une province dans l'empire, en d'autres mots, il nous a dit que c'était le premier pas vers la confédération impériale. Je ne voudrais pas être irrespectueux à l'égard de la fédération impériale. C'est une grande idée qui frappe beaucoup l'imagination, mais malheureusement, elle m'a toujours paru impraticable, du moins, tant qu'il n'y aura pas un rapprochement entre le population de la mère patrie et celle des nouvelles puissances, tant que la richesse de l'une n'approchera pas la richesse de l'autre, et tant qu'il n'y aura pas un rapprochement entre les idées sur les questions douanières. C'est là le point délicat pour l'honorable député de Saint-Antoine, mais a-t-il réfléchi à sa propre théorie? Je crois que si demain on lui offrait la réalisa-

tion de tous ses rêves, il reculerait avec horreur. Il disait:

Et je dis que le jour arrivera où le Canada tiendra dans l'Empire le rang que les provinces tiennent aujourd'hui dans le Canada.

Mon honorable ami croit-il qu'il serait bon pour le Canada d'avoir au-dessus de lui un autre parlement qui règlerait les questions de tarif pour nous? C'est la position dans laquelle nous serions si le Canada devait occuper le rang d'une province dans l'empire. Si on lui offrait cela aujourd'hui, il dirait: Non, je n'en veux pas. Mon honorable ami s'est avancé trop loin, mais il nous a fait connaître ses aspirations. Je répéterai ce que j'ai dit bien souvent, savoir que si nous devons un jour avoir une voix dans les questions de paix et de guerre, et ce jour viendra certainement, la seule voix que nous pouvons avoir sera celle exprimant la volonté du parlement canadien, du gouvernement canadien et du peuple canadien.

Le discours que l'honorable ministre du Travail a prononcé l'autre jour confirme davantage que nous entrons dans une politique de contribution, et que nous n'aurons pas de marine canadienne. Quelle en est la raison? Quelle est la raison qui me porte à dire cela? C'est une comparaison que mon honorable ami a faite des dépenses entre l'entretien d'une marine canadienne et la marine qu'on nous demande de voter. Cette contribution est de $35,000,000. J'admets que le chiffre n'est pas des plus élevés, mais il n'est rien en comparaison des chiffres que mon honorable ami nous donne du coût d'une marine canadienne. Il a dit que les deux flottes que nous offrions de créer coûteraient $50,000,000, que leur entretien coûterait $1,000,000 par année, ce qui, capitalisé, représenterait en tout $25,000,000. Il a dit: Vos deux flottes coûteront donc $75,000,000, et il a demandé: Qu'avez-vous à répondre à cela? Je répondrai qu'un de ses collègues, l'honorable ministre des Postes, nous a aussi donné quelques chiffres sur le même sujet. Cet honorable ministre a prononcé un discours sur la question dans la ville de Québec pendant le congé de Noël.

M. CROTHERS: Je ne crois pas que mon très honorable ami veuille un seul instant me faire dire autre chose que ce que j'ai dit, et s'il consulte le hansard, il y trouvera que je faisais une argumentation, et voici la question que je posais: Qu'est-il survenu depuis le mois de mai 1911, pour vous engager à porter la dépense de la marine de $11,000,000 à $75,000,000.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami se trompe; sa mémoire lui fait défaut.

Quelques VOIX: Répondez à la question.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, je vais répondre à la question. J'y répondrai parce qu'il y a deux mots après; c'est un argument que j'utiliserai probablement plus tard. Je lui disais que l'honorable ministre des Postes a discuté la même question, et j'avoue que j'ai été étonné de sa modération. L'honorable ministre des Postes portait le coût des deux flottes non pas à $75,000,000 mais à $100,000,000, mais lorsque l'on arrive dans ces chiffres fantastiques quelques millions de plus ou de moins ne comptent guère; il y a autant de vérité dans les chiffres de l'honorable ministre des Postes que dans ceux de l'honorable ministre du Travail.

En réponse à l'autre question de mon honorable ami qui veut savoir pourquoi nous avons été si modestes en 1910 et pourquoi nous proposons une dépense aussi élevée aujourd'hui, je dirai que nous avons commencé modestement, comme nous devions le faire en rapport avec une marine canadienne. Plusieurs honorables députés qui siègent aujourd'hui à la droite nous ont conseillé, lorsque le Parlement a discuté cette mesure en 1909, de commencer modestement, et c'est ce que nous avons fait, mais puisque le trésor peut supporter la dépense de $35,000,000, nous disons qu'il n'a pas de raisons qui nous empêchent d'appliquer tout cet argent à une marine canadienne.

Il y a une autre preuve encore que c'est une politique permanente de contribution qu'on nous propose et non pas une politique de marine canadienne, et cette preuve, je la trouve dans les discours prononcés par les honorables membres de la droite, non pas un ou deux, mais plusieurs, qui nous ont dit qu'il ne servait de rien de proposer une marine canadienne, que nous ne pouvions pas avoir, parce que nous ne pouvions pas trouver dans le pays les équipages nécessaires.

On nous a dit cela, non pas une fois, mais une douzaine de fois au moins. En est-on rendu de l'autre côté de la Chambre au point où la voix du roi et de la patrie, si elle se faisait entendre aux Canadiens aujourd'hui, frapperait de sourdes oreilles, et qu'il nous faudrait engager des marins pour faire ce que fait toute nation maritime au monde? C'est ce que l'on nous dit de l'autre côté de la Chambre. En est-on arrivé à ce point que le sang des Angles, des Saxons, des Gaules, des Francs, des Scotts et de Hiberniens, soit tellement dégénéré que les fils n'ont plus la prouesse de leurs pères? C'est ce que l'on dit de l'autre côté de la Chambre. Est-ce que la mer, qui a toujours exercé une si grande fascination sur les hommes du nord, qui a toujours été le champ favori des plus braves, des plus forts et des plus entreprenants, n'offre plus d'attractions à notre peuple? Telle est la conception que l'on fait du peuple canadien de l'autre côté de la Chambre. Telle

n'est pas la conception que nous en avons de notre côté.

Je sais parfaitement que dans ma province le principal argument que l'on a apporté contre la marine canadienne, le principal terrain sur lequel on s'y est placé pour attaquer notre politique, et que l'on se place même encore aujourd'hui, est qu'une marine canadienne enlèverait nos jeunes gens à leurs familles et les exposerait à être éventrés dans les mers lointaines. Pour ma part, connaissant mes compatriotes comme je les connais, je n'ai jamais craint le résultat final qu'un langage aussi lâche pouvait avoir. J'ai toujours eu une confiance absolue que la race qui s'enorgueillit d'avoir produit Iberville, le héros naval de ce continent, ne se laisserait pas effrayer par les périls inséparables d'une vie glorieuse. J'ai toujours eu une foi entière dans notre jeunesse qui, j'en suis certain, s'engagera volontairement dans une carrière si conforme à ses instincts.

Il est vrai que ce langage poltron, ces appels aux passions et aux préjugés ont emporté la victoire dans Drummond-et-Arthabaska, mais les électeurs de la circonscription ont été furieux de la faute qu'ils venaient de commettre et ils se sont repris dès la première occasion qui s'est présentée. Ce que l'on a vu dans Drummond-et-Arthabaska, je suis sûr qu'on le verrait se produire partout ailleurs. Une semblable perspective n'est pas faite pour effrayer le peuple canadien. On nous a à mainte reprise rappelé la différence qu'il y a entre la rémunération d'un matelot et celle que dans ce pays procurent les autres occupations. Nous avons au Canada 80,000 pêcheurs, et c'est une vérité, mise en doute par personne, je crois, que la rémunération de nos pêcheurs ne se peut comparer à celle de l'artisan ou du cultivateur. Il y a des milliers de jeunes gens, nés sur la côte, avec la mer devant eux et derrière eux la terre—la mer qui, avec de moindres gains présente plus de périls, et la terre qui, avec des gains plus forts, n'offre aucun danger. Chacun d'eux, cependant, est prêt à embrasser la profession de marin. C'est parmi cette classe que nous trouverons des recrues à notre flotte.

Ceci est simplement la preuve que c'est une politique de contribution que l'on nous propose. C'est donc une porte nouvelle qui s'ouvre devant le peuple canadien. Nous allons dévier de ce que l'on sait qu'ont été les conditions du pacte fédératif relativement aux obligations du peuple canadien. Ce ne sera plus une politique de marine de guerre canadienne comme l'ont désignée sir John Macdonald, sir George-Etienne Cartier, et d'autres pères de la confédération. Y a-t-il quelque raison de ne pas agréer l'amendement que propose l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et de ne pas consulter le peuple sur une semblable mesure? Mon honorable ami d'Assiniboïa avait à peine proposé son amendement que quelqu'un lui demandait de l'autre côté de la Chambre: Pourquoi n'avez-vous pas soumis au peuple canadien votre propre politique? Ma réponse sera qu'il n'existe aucune parallèle entre les deux choses. Une flotte, comme l'a montré le ministre du Commerce et de l'Industrie, est absolument essentielle à une nation commerçante. La chose a été prévue dans une loi votée dès que la confédération fut établie. Cette loi a été adoptée pour la défense du pays, et, lorsque la question a été présentée en 1909 sous une forme définie, personne n'a songé à demander qu'elle fût soumise au peuple. Mais aujourd'hui que l'on nous propose une chose toute nouvelle, quel motif invoquerait-on pour ne pas la soumettre au pays? Quel est l'usage constitutionnel si ce n'est l'appel au peuple.

Rien absolument n'excuse mon très honorable ami de n'avoir pas à cette session présenté un projet de loi relatif au remaniement de la carte électorale, comme le veut la constitution du pays. Maintenant que le recensement est au complet, ce remaniement devrait avoir lieu sans retard. Il n'existe aucune urgence, et, par suite, il nous est encore loisible d'avoir cette consultation qui, une fois pour toutes, décidera si nous devons continuer à suivre le sentier indiqué par les pères de la confédération ou s'il va nous falloir revenir sur nos pas.

Je n'ai qu'un mot à dire quant au sous-amendement qui demande un plébiscite. La chose a été longuement débattue dans les journaux. Pour moi, admirateur du système anglais de gouvernement parlementaire, je ne vois aucune raison plausible de nous départir des règles des usages de ce système. Beaucoup de nos amis empruntent leurs idées sur cette proposition aux Etats-Unis et à la Suisse, deux républiques où le pouvoir exécutif est élu par le peuple pour un certain nombre d'années et où ce pouvoir n'a pas le droit de prendre l'initiative des lois, tandis que, sous le régime parlementaire anglais, nous tenons le pouvoir exécutif responsable de ses actes comme de son inaction, selon le cas; nous le tenons pour obligé d'opérer les réformes nécessaires, et nous le tenons responsable d'avoir manqué à le faire. Aussi, bien que je sois chaudement en faveur de consulter le peuple, je n'entends point que la chose se fasse par les méthodes en vogue chez nos voisins ou en Suisse, mais au moyen d'une élection générale, comme il est de coutume sous le régime parlementaire anglais.

Je ne relaterai point les motifs nombreux qui doivent engager ce Parlement à ne pas s'écarter de la ligne de conduite indiquée par les pères de la confédération, et qui est d'avoir une marine à nous. La guerre est à coup sûr un grand mal. De

tous les maux que l'homme inflige à son semblable, la guerre est assurément le plus cruel. Pendant des siècles les hommes ont espéré qu'avec les progrès de la civilisation, le fléau de la guerre disparaîtrait; mais, malheureusement, nous ne voyons pas encore poindre l'aurore de cet heureux jour. Les peuples doivent continuer à faire des préparatifs de guerre, et se préparer à la guerre est un des devoirs qui incombent à une jeune société comme le Canada du moment qu'elle sort de tutelle et de l'enfance.

Il faut nous préparer à la guerre, et les préparatifs de guerre sont coûteux, et s'il existe quelque compensation à une pareille nécessité, c'est que la dépense amène de l'ouvrage à beaucoup de nos artisans et de nos ouvriers. Si donc il nous faut cette année, ou quelque autre année, contribuer à la défense du pays pour une somme de 35 millions, ne serait-il pas juste, je vous le demande, ne serait-il pas équitable que ceux-là qui fournissent les fonds aient du moins le bénéfice qu'il peut y avoir à la dépense de cet argent. A mon humble avis, si cette idée était soumise au public anglais, surtout aux ouvriers anglais, ils l'approuveraient sans hésiter.

Voici pour le moment mon dernier mot sur cette question: c'est une politique de quarante années que nous annulons aujourd'hui. Inutile de nous dire qu'il existe une crise en Angleterre. Il y avait un nuage à l'horizon il y a quelques semaines, parce que nous ne savions pas ce qu'allait amener la guerre des Balkans, mais ce nuage s'est heureusement dissipé. Aujourd'hui nous avons la parole du ministre des Affaires étrangères et du premier ministre de la Grande-Bretagne, de tous les membres du cabinet anglais, nous disant que les relations de l'Angleterre avec ses voisins n'ont jamais été plus cordiales qu'à l'heure présente. Pourquoi alors n'appliquerions-nous pas cet argent de la manière qui a paru le plus utile à une époque où la question était dégagée des passions et des préventions politiques? Peu importe, monsieur l'Orateur, ce que vous faites aujourd'hui, peu importe ce que vous ferez à l'avenir, il viendra un jour où, bon gré, mal gré, il faudra en venir à cette conclusion à laquelle nous sommes arrivés en 1909. Relativement à cette politique d'une marine canadienne, on a soutenu dans ma province que c'était un pas vers le militarisme. J'ai été plus d'une fois pris à parti pour avoir dans une circonstance antérieure déclaré dans cette salle que jamais nulle considération ne me pousserait à me laisser entraîner dans le tourbillon du militarisme européen. Arguer que la défense navale n'est pas du militarisme, ce serait une perte de temps. Aucune nation maritime ne peut se passer d'une défense navale, et beaucoup de nations aujourd'hui y ont pourvu sans que l'on puisse dire d'elles qu'elles s'engagent dans le militarisme. A ce propos, me sera-t-il permis de citer les paroles d'un antimilitariste, feu Goldwin Smith.

En 1903, Goldwin Smith publiait son ouvrage sur la Fédération de l'empire, ouvrage où il examine la politique des Etats-Unis et où il reproche à ce pays ses armements militaires, ses acquisitions de territoires et son assimilation de politique impérialiste. Je cite ce qu'il dit des forces navales, non pour l'édification de mes honorables amis de la droite que j'entends murmurer au seul nom de Goldwin Smith, mais pour l'édification de ceux de la province de Québec qui se sont plu a citer l'opinion de cet écrivain distingué. Que l'on dise ce que l'on voudra de Goldwin Smith, c'est un homme hautement doué. Sur bien des points, ses idées n'ont pas été les miennes; mais, même quand il avait tort, je n'ai pu m'empêcher de l'estimer pour sa sincérité. Goldwin Smith écrit:

> Une marine de guerre ne présente aucun danger politique. Pas un mot ne peut être dit contre la création d'une marine assez forte pour protéger le commerce étendu des Etats-Unis, pour défendre contre l'attaque le littoral américain et pour mettre fin à jamais à toute menace de bombarder New-York.

Dans cette citation, substituez le Canada aux Etats-Unis et n'est-ce pas que ces lignes s'appliquent de tout point à notre situation. Lorsque en 1909 nous avons discuté cette question, tous les partis ont convenu qu'il nous fallait une marine de guerre assez forte pour défendre contre l'attaque le littoral canadien et pour mettre à jamais un terme à toute menace de bombarder nos villes maritimes. En 1909, la voix des fastueux a été étouffée et tous les partis se sont entendus sur la politique qui convenait mieux au Canada; chacun proclamait sa fidélité à la couronne et au pays. L'esprit de parti était oublié. Cette harmonie malheureusement n'a pas été de longue durée; de nouveau a été entendue la voix des partis, et avec chagrin par le parti libéral. Nous, du parti libéral, qui avions alors la direction des affaires publiques, nous avons été dénoncés dans une partie du pays comme séparatistes et dans une autre comme impérialistes.

Quoique assaillies, jamais cependant nous n'avons perdu courage. Dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, nous avons suivi notre chemin. Quoique assaillis et défaits, nous ne voyons aujourd'hui aucune raison de changer d'un iota la politique que nous avons alors adoptée. Nous suivons notre route comme au milieu de l'océan le bon vaisseau, qui, quoique battu par le vent, par la tempête et par toute la furie des éléments déchaînés, poursuit sa marche, fermement, lentement, mais sûrement, vers le port, et ce port, c'est l'unité impériale fondée sur l'autonomie locale.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, comme nos honorables amis de la gauche nous ont reproché ce qu'ils appellent une faiblesse des articulations, parce que pour un temps nous leur avons cédé la place, il semble étrange que ce soit pour un grand nombre d'entre eux le signal de s'enfuir dès que quelqu'un se lève de ce côté-ci de la Chambre.

Mon très honorable ami a longuement parlé sur cette question; je suis sûr que personne de ce côté-ci de la Chambre ne le blâmera pour ce qu'il a dit, étant donné le point de vue où il se place. J'aurai occasion de revenir sur certains points auxquels il a touché.

Il y a d'abord la question du remaniement de la carte électorale qu'il vient de mentionner. Depuis les premiers jours de la session de 1911, mes honorables amis de la gauche se sont dit extrêmement impatients d'obtenir une élection générale. Mon idée est qu'ils expriment là le désir de gens étrangers à cette Chambre plutôt que le leur, et que beaucoup de ceux qui siègent en face de nous seraient fort chagrinés ce soir s'ils pensaient qu'une élection générale est imminente.

Quelques DEPUTES: Essayez.

M. BORDEN: Je tiens à rappeler aux députés de la gauche que les mêmes protestations, les mêmes clameurs se sont fait entendre, avant l'élection du 21 septembre 1911. Mon très honorable ami adressa à ses partisans de Toronto des télégrammes où il affirmait qu'il avait la certitude absolue de gagner les élections. Certaines vantardises qu'on entend aujourd'hui ici, et qui se font un peu à la légère, auraient à peu près le même résultat, ou aboutiraient peut-être même à un résultat encore plus désastreux. Le chef de l'opposition prétend non seulement que la Chambre doit être saisie d'un projet de loi tendant au remaniement de la carte électorale, mais que nous avons le devoir de faire appel au corps électoral, et cela immédiatement, si je ne me trompe. A-t-il jamais pris attitude, au cours de ses quinze années de règne? Il sait parfaitement qu'il n'en a rien fait; car j'ai sous les yeux les documents prouvant que, dans certaines circonstances, à la suite d'une répartition des sièges électoraux, il ne s'est pas écoulé moins de quatre sessions de la législature, avant qu'il fît appel au peuple. Le chef de l'opposition ne le saurait nier. Il sait parfaitement que je m'appuie sur les documents officiels et que j'ai ici sous les yeux la preuve indiscutable de ce que j'affirme.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas dit que le premier ministre était tenu d'en appeler au peuple, après le remaniement des collèges électoraux.

M. BORDEN: C'est parfait. Il ne s'en suit pas nécessairement qu'à l'issue d'une nouvelle répartition des sièges électoraux, nous en appellerions au pays. J'aborde l'autre question. Pourquoi donc en appellerions-nous au peuple? Parce que nous proposons aujourd'hui une mesure tendant à prêter aide aux forces navales de l'empire, non pas sous forme de coopération permanente mais pour faire face à un besoin et un besoin urgent, mesure qui devrait rallier l'approbation de tout Canadien patriote et bien pensant. Or, examinons un instant l'attitude du chef de l'opposition à cet égard. Voilà six fois, depuis trois ans, que le Parlement se prononce sur cette question. En 1910, il s'agissait de savoir si l'on soumettrait au peuple un système de coopération permanente à la défense navale de l'empire, avant de l'adopter.

Invariablement, dans chaque circonstance le chef de l'opposition vota contre cette proposition. Au cours de cette session, il me remet en mémoire une anecdote qu'on raconte touchant la solution d'une question de droit fort difficile dont les tribunaux anglais étaient saisis. Un auteur fort érudit M. Benjamin, dit que la cour de l'Echiquier décida cette question en un sens, que la cour des plaids communs la décida en l'autre sens, et que la cour du banc de la Reine, pour plus de certitude qu'il n'y aurait pas d'erreur cette fois-ci, la décida dans les deux sens. C'est ainsi que mon très honorable ami, cette session-ci, a voté dans les deux sens sur la question.

Mon très honorable ami nie-t-il le fait?

Sir WILFRID LAURIER: Quel fait ?

M. BORDEN: Qu'il a voté dans les deux sens sur la question, cette session-ci ?

Sir WILFRID LAURIER: Sur quelle question ?

M. BORDEN: Sur la question de savoir si l'on soumettrait au peuple une mesure de ce genre.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai voté contre un plébiscite.

M. BORDEN: Je suis porté à croire parfois que les députés de la gauche ne savent pas trop sur quoi ils votent. C'est ce dont je me fais fort de convaincre mon très honorable ami, au cours de mes observations. J'ai proposé au Parlement une résolution dont voici la première clause:

a) Que sur le fonds du revenu consolidé du Canada il soit payé et appliqué une somme de trente-cinq millions de dollars au plus, dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

Les députés de la gauche, comme je vais le prouver, n'ont pas encore compris qu'ils ont voté en faveur de ce paragraphe de ma résolution. Le chef de l'opposition proposa un amendement à cette résolution.

Je n'en citerai que ce qu'il faut. Le chef de l'opposition propose donc:

Sir Wilfrid Laurier propose en amendement la radiation de tous les mots après "que" et la substitution des mots suivants:

Cette Chambre refuse de donner son assentiment à cette résolution et ordonne qu'elle soit renvoyée au comité avec instruction d'y apporter les modifications suivantes, à savoir: la radiation de tous les mots après le paragraphe a) et la substitution des suivants.

Comme on le voit, l'amendement du chef de l'opposition ne touche nullement au paragraphe que j'ai lu. Le député de Red-Deer (M. Clark) ne s'est jamais aperçu qu'il votait en faveur de ce paragraphe. Cette après-midi, le député de Westmoreland (M. Emmerson) a dit: "Ce serait un vrai scandale, ce serait absolument inconstitutionnel de voter pour cela, oubliant sans doute qu'il avait voté pour". Il a dépensé inutilement un sixième des trois heures et demie qu'a duré sa harangue à déclamer contre ce principe même. L'amendement ajoute:

Le mémoire préparé par le conseil de l'amirauté au sujet de la situation navale de l'empire dans son ensemble et communique à cette Chambre, le 5 décembre, par le très hon. premier ministre fait voir que plusieurs des plus importantes puissances étrangères ont adopté pour système bien arrêté l'accroissement rapide de leurs forces navales.

Que cette situation a obligé le Royaume-Uni à concentrer ses forces navales dans les eaux nationales, ce qui entraîne le retrait de vaisseaux des parties éloignées de l'empire.

Que ce retrait met le Canada dans la nécessité d'inaugurer sans plus un système permanent de défense navale.

J'invite la Chambre à rapprocher ce texte de celui d'un amendement pour lequel le chef de l'opposition a voté un peu plus tard:

Que toute mesure d'aide apportée par le Canada à la défense navale de l'empire qui ne renferme pas un système permanent de participation au moyen de vaisseux, possédés, équipés et entretenus par le Canada et visant leur construction à bref délai au Canada même, n'est ni l'expression adéquate ou satisfaisante des aspirations du peuple canadien touchant le défense navale, ni la participation légitime au Canada à l'entretien des forces navales de l'empire.

Que cette Chambre regrette que le Gouvernement a l'intention d'adjourner indéfiniment l'application par le Canada d'un système permanent de marine.

De l'avis de cette Chambre, il faudrait, au cours de cette même session, donner immédiatement et activement effet au système permanent de défense navale figurant dans la loi du service naval de 1910, adoptée en conformité d'une résolution approuvée par cette Chambre en mars 1909.

Inutile de dire le reste; cela ne se rattache pas à ma thèse. Que déclare ce texte? D'abord, qu'il faut affecter immédiatement $35,000,000 à l'accroissement immédiat des forces navales actives de l'empire; en deuxième lieu, qu'il est nécessaire que le Canada inaugure un système permanent de défense navale; et en troisième lieu, que, de l'avis de cette Chambre il faut prendre, au cours même de cette session, les mesures voulues pour donner activement et rapidement effet au système permanent de marine consacré par la loi du service naval de 1910, adoptée en conformité de la résolution unanimement approuvée par cette Chambre, en mars 1910. Ce texte ne saurait être plus clair. Chacun des trois paragraphes que j'ai lus n'est-t-il pas la négation directe de la proposition portant que ce système doit être au préalable soumis au peuple canadien? Est-il un seul député de la gauche qui ait la hardiesse ou la témérité de le nier?

Des VOIX: Pas un seul.

M. BORDEN: J'espère que ces messieurs n'ont pas perdu la faculté de la parole articulée.

Sir WILFRID LAURIER: Je vais donner au premier ministre la réponse voulue. Dès le début, l'attitude que nous avons prise—et cette attitude, le premier ministre lui-même y a adhéré en 1909—c'est qu'il n'y avait pas lieu de consulter le peuple sur un système permanent de marine canadienne.

Des VOIX: Oh! oh!

M. BORDEN: C'est une reponse parfaitement loyale. Je l'accepte. C'est une réponse affirmative à ma question: le chef de l'opposition affirme directement que la résolution qu'il a proposée déclare qu'il n'y a pas lieu de soumettre la question au peuple canadien. Or qu'a-t-il fait? Le tentateur entre en scène; c'est le député de Maisonneuve (M. Verville). Il obéit à l'inspiration d'un journal et d'un citoyen de Montréal que les députés de la gauche ont fortement dénoncé. Cette inspiration déclare qu'il ne faut rien faire, avant que la question ait été soumise au peuple canadien. Aussi, quand l'inspiration eut abouti au résultat voulu, voilà que le député de Maisonneuve prend soudain la parole et propose cet amendement:

Que les mots suivants soient ajoutés à la fin. . . .

C'est-à-dire à la fin de l'amendement que le chef de l'opposition avait lui-même proposé.

Et le Parlement ne devrait pas donner son adhésion à cette résolution, avant qu'elle ait été soumise à l'approbation des électeurs.

Je le demande à mon très honorable ami ou à tout autre député de la gauche, comment serait-il possible, à cette session-ci, de donner $35,000,000 dans le but d'accroître immédiatement les forces navales ac-

tives de l'empire et de se mettre à l'œuvre sans retard pour appliquer, cette session-ci, la politique de 1910, et en même temps soumettre la question aux électeurs, sans prendre quelque mesure? C'est presque en tremblant que je dois apprendre à cette Chambre que le chef de l'opposition a voté pour ces deux résolutions et tous ses partisans, sauf le député de Sunbury-et-Queen (M. McLean), ont pris la même attitude. Voici où en sont les choses pour le moment: dans quatre circonstances, il y a moins de trois ans, ils ont déclaré par leur vote qu'il ne fallait pas soumettre du tout leur politique aux électeurs, et à cette session-ci, sous l'inspiration que j'ai dite, ils ont d'abord affirmé par leur vote qu'il fallait et ne fallait pas soumettre ce programme aux électeurs avant de prendre quelque mesure.

Durant les cinq ou six dernières semaines j'ai entendu beaucoup parler de ce qui caractérisait la constance, mais je ne crois pas qu'on puisse qualifier avec justice la situation à laquelle j'ai fait allusion. J'ai probablement assez parlé, pour le moment, sur le point de savoir si l'opposition a le droit de nous demander de faire un remaniement des circonscriptions électorales et ensuite de convoquer le peuple pour des élections générales. Mon très honorable ami a déclaré lui-même que le remaniement électoral n'est pas de toute nécessité immédiatement suivi d'une élection générale et en ce qui concerne l'idée de soumettre cette question au peuple, il serait sage de laisser en suspens toute nouvelle considération du sujet jusqu'à ce que les honorables députés de l'opposition aient arrêté dans leur esprit ce qu'ils veulent réellement soumettre au peuple.

Mon très honorable ami a fait allusion aux propositions en vue de la représentation dans le parlement impérial et il trouve une grande source de dangers à ce sujet. Mais il n'était pas aussi effrayé il y a quelques années. J'ai eu la curiosité de savoir ce qu'ont pensé de temps en temps les honorables députés de l'opposition sur cette question que je considère comme vraiment très importante et qui doit être envisagée peut-être dans un avenir prochain par la mère patrie et les colonies de l'empire. Mes honorables amis, les uns après les autres ont prétendu qu'accepter une voix dans les conseils de l'empire, serait un recul de la position que nous avons acquise dans l'empire. Je désire établir parfaitement leur position et je m'efforce de le faire en disant que c'est ainsi que l'a affirmé l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui en a parlé en deux occasions différentes. Qu'est-ce qu'envisagent les honorables députés de l'opposition? Ont-ils peur d'être représentés dans les conseils de l'empire, pour la raison alléguée par leur chef il n'y a pas très longtemps, quand il a dit: "Nous ne voulons aucune voix relativement aux traités et aux affaires étrangères, parce que cela nous entraînerait dans de nouvelles responsabilités; nous ne voulons pas prendre part aux guerres de l'empire, à moins que nous ne soyons disposés à le faire."

Sont-ce les opinions de nos honorables adversaires? Est-ce leur conception de la manière qui pourrait contribuer à unir et à lier entre elles les différentes parties de cet empire? Quelle est leur idée pour l'avenir, quand le pays pourra avoir vingt-cinq ou trente millions d'habitants? Veulent-ils que notre politique étrangère nous soit dictée par les Iles-Britanniques et que nous n'ayons absolument aucune voix à ce sujet? Quelqu'un croit-il qu'avec ce système il serait possible d'avoir notre empire uni? Nous savons tous que jusqu'à maintenant l'Angleterre a pris entièrement sur elle le fardeau de notre défense sur mer et si je comprends bien les paroles prononcées par certains hommes publics, non seulement en Angleterre, mais dans tout l'empire, il est temps que les grandes colonies prennent sur elles certaines responsabilités à ce sujet dont elles ne sont pas effrayées. Et pourquoi le million de gens que nous avons pris au Royaume-Uni pendant ces cinq ou six dernières années et qui avaient voix dans les affaires étrangères de l'empire avant de venir ici, auraient-ils perdu absolument ce privilège en venant au Canada? Quelqu'un pense-t-il que l'avenir de l'empire, son unité et son développement puissent être atteints avec de tels principes? Je crois donc le temps venu où ces questions doivent être prises en considération, non seulement par les grandes colonies d'outre-mer mais aussi par l'Angleterre. Autrefois, mon très honorable ami était aussi de cet avis, car je me souviens qu'en 1897 il a dit aux hommes d'Etat d'Angleterre: " Si vous voulez notre aide, appelez-nous dans vos conseils ", mais en 1911, quatorze ans après, il dit: " Ne nous appelez pas dans vos conseils, car nous ne désirons prendre aucune responsabilité dans les affaires de ce grand empire ".

Je n'aime vraiment pas faire de citations, car il y en a eu tellement que depuis trois ou quatre semaines les Débats ressemblent plus à un dictionnaire politique qu'à toute autre publication. A Glasgow, le 15 juin 1897, voici ce qu'a dit mon très honorable ami:

Nous sommes libres aujourd'hui, mais nous ne sommes que des colons. Vais-je briser vos cœurs si je vous dis que nous aspirons à quelque chose de plus que de devenir des colons; nous aspirons à jouer un grand rôle dans l'empire britannique. Notre ambition est de faire disparaître la disparité qui peut exister entre un sujet impérial et un sujet des colonies. C'est l'intention des colons d'aller de l'avant

jusqu'à ce que nous ayons un empire complètement uni—l'empire britannique.

Mon très honorable ami et d'autres honorables députés ont critiqué ce que j'ai dit le 5 décembre dernier quand j'ai proposé la résolution à la Chambre, mais je les mets au défi de trouver une différence appréciable entre les vues que j'ai exprimées alors et celles qui l'ont été en 1897, par mon très honorable ami lui-même. Le 14 juin 1897, il disait à Edimbourg:

Les relations des colonies et de la mère patrie sont satisfaisantes aujourd'hui, mais elles n'ont pas un caractère permanent, elles sont temporaires. Le temps viendra où les relations actuelles ne seront pas satisfaisantes et quand ce temps sera venu, il arrivera de deux choses l'une—ou elles devront se rompre ou devenir plus étroites.

Et le 12 juin 1897, devant la British Empire League de Liverpool, il disait:

A mesure que les idées de séparation disparaissent, des pensées d'union, d'une union plus intime se font jour dans les esprits. Aujourd'hui il existe au Canada un sentiment d'union plus intime avec la mère patrie... Quel sera l'avenir de l'empire britannique? Le temps peut venir—le temps arrive probablement—où le droit de citoyen actuel des colonies satisfaisant aujourd'hui, peut devenir insuffisant; où les sentiments et les aspirations en faveur d'une union plus intime devront être étudiés, reconnus et satisfaits. Suivant moi, la solution peut être trouvée dans le vieux principe anglais de la représentation.

Ce furent ses idées en 1897. Je ne sais pas si ce sont encore les siennes aujourd'hui mais . . .

Quelques DEPUTES: Répondez.

M. BORDEN: Je n'insiste pas pour avoir une réponse de mon très honorable ami de même que je ne désire pas lui poser des questions qui seraient pénibles, mais il me semble que les opinions qui ont été exprimées dans les circonstances auxquelles j'ai fait allusion ne sont pas en parfait accord avec les craintes exprimées ce soir par mon très honorable ami quand il parlait de quelque forme de représentation qui pourrait contribuer à unir toutes les grandes colonies de l'empire dans un complet accord avec la mère patrie.

En 1888, un grand homme d'Etat anglais a parlé de cette question. Il a résumé la situation d'une façon très persuasive et je crois que ses paroles pourraient être retenues par quelques-uns de nos adversaires. Lord Rosebery parlant de la fédération impériale a dit en 1888:

Je prétends que cet état de choses est anormal des deux côtés et ne peut pas continuer. D'une part vous payez pour tout et c'est un marché de dupe pour vous, de l'autre, les colonies peuvent être entraînées dans une guerre sans avoir une voix consultative et c'est un marché de dupes pour elles. Je crois que les parlements qui existent—les nombreux parlements qui existent sous la couronne britannique—quand ils étudieront cette question dans toutes ses conséquences, demanderont à avoir une voix influente dans le contrôle de la politique anglaise à l'avenir.

C'est ce que j'ai essayé de faire comprendre d'une façon aussi modérée et aussi raisonnable que possible dans les vues que j'ai exposées ici sur cette question très importante et à la fois très difficile parce que personne ne se rend mieux compte que moi des difficultés des problèmes qui doivent être résolus. Que devons-nous faire? Devons-nous avoir un seul empire, une seule politique étrangère, une seule force navale combinée pour résister à tous les périls ou devons-nous avoir cinq politiques étrangères, cinq flottes dispersées pour résister à l'attaque dont elle peuvent être menacées en tout temps? Il est impossible de prétendre que la défense de l'empire sur mer est en tous points la même chose que la défense sur terre. Les continents sont séparés, mais l'océan est unique et je parle non seulement avec la sincérité de mes convictions personnelles mais en m'appuyant sur l'opinion mûrie d'hommes qui sont infiniment plus au courant de ce problème de la défense que peut le prétendre aucun représentant dans cette Chambre, quand je dis que la sécurité de l'empire ne peut être conservée et maintenue sans une combinaison de forces navales de l'empire, sous une direction unique au moins en temps de guerre.

Permettez-moi d'examiner maintenant la situation générale prise ce soir par mon très honorable ami. J'ai compris qu'il prétendait qu'en vertu des déclarations faites par l'amirauté l'an dernier, avant le memorandum qui m'a été remis et en vertu même de ce memorandum, l'empire britannique est absolument en sûreté aujourd'hui au point de vue de sa défense navale et que par conséquent il n'y a pas de danger, pas d'urgence et ni cause ni motif pour que le Canada dépense un seul dollar.

Cela semble être la position prise par un grand nombre de nos honorables adversaires. Je voudrais leur faire remarquer que depuis dix ou douze ans l'Angleterre a retiré jusqu'à 50 p. 100 de ses forces, dans toutes les mers où autrefois le pavillon anglais dominait et qu'aujourd'hui presque toutes les forces navales actives de l'empire sont concentrées dans la mer du Nord. Mon très honorable ami donne l'assurance qu'aucun péril, aucun danger n'est à craindre. Si je pensais qu'il est en état de donner cette assurance, je serais bien contraint d'ajouter une grande foi à ses paroles, mais je ne suis pas sûr que la politique des puissances du monde est particulièrement influencée par l'opinion de mon très honorable ami. Je ne crois pas qu'il ait l'autorité voulue pour donner l'assurance qu'il n'y a aucun danger dans cet endroit ou dans celui-ci ou dans un autre et

la position que j'ai prise et défendue ce soir, c'est que l'empire, qu'il soit question de l'attaquer ou non, doit être mis dans un état de sécurité qui fait disparaître tout danger.

Pour montrer l'absolue harmonie qui prévaut dans l'opposition, je dirai que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), il y a seulement quinze mois, a déclaré ici même qu'il croyait que l'empire britannique, à cette époque et dans les deux mois précédents, avait passé par le plus grand danger de son existence.

Mon honorable ami prétend que les conditions sont aujourd'hui ce qu'elles ont toujours été depuis trois ou quatre ans, que le danger n'est pas plus grand qu'il était alors. Qui devons-nous croire? Devons-nous accepter l'opinion de l'honorable député d'Edmonton ou celle du chef de l'opposition?

On a aussi prétendu que cette contribution est inconstitutionnelle. L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et autres députés ont fortement prétendu que cette contribution, qui n'en est pas une au vrai sens du mot, comme je le démontrerai dans un instant, sort des attributions qui nous sont conférées par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, que par la constitution, le Parlement n'a d'autre pouvoir que celui d'assurer la défense du pays et que, par conséquent, il ne nous est pa permis d'employer une partie quelconque des deniers publics à la défense de l'empire. Je ne discuterai pas ce point de droit, vu que nos honorables adversaires se sont chargés de se refuter eux-mêmes. Tous les membres de l'opposition, même ceux qui ont le plus énergiquement protesté contre la prétendue inconstitutionnalité de cette contribution, ont voté en faveur de la résolution suivante:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas $35,000,000 dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

Il y a beaucoup d'hommes très capables dans les rangs de l'opposition et ils ont prononcé d'excellents discours, mais ils nous pardonneront si, sur ce point particulier, nous préférons nous en rapporter à leur vote qu'à leurs paroles.

Ils prétendent qu'il n'y a pas de danger imminent, que les circonstances ne sont pas critiques, et que, partant, il n'y a pas lieu de dépenser un seul dollar. Alors que proposent-ils? Parce qu'il n'y a ni danger ni circonstances critiques ni besoin pressant, ils proposent de construire deux escadres canadiennes. Que coûteront ces escadres? J'ai pris la peine de consulter les membres de l'amirauté et les spécialistes que nous avons au Canada, et voici ce que coûterait le projet que l'opposition voudrait mettre à exécution, vu qu'il n'y a ni danger ni circonstances critiques et qu'il est inutile de dépenser un seul dollar.

Deux escadres comme celles que l'on propose coûteraient, d'après les calculs les plus récents, $68,500,000; le maintien de ces deux escadres pendant dix ans absorberait $64,500,000, soit un total de $133,000,000. Si à cela, on ajoute les dépenses indispensables d'une organisation navale pendant dix ou quinze ans, il faut ajouter encore au moins $17,000,000. Ainsi parce qu'il n'y a ni danger imminent ni circonstances critiques, les honorables députés de la gauche proposent au Parlement de dépenser une somme de $150,000,000.

Quant à la proposition de construire ces navires au Canada, je pourrais communiquer à la Chambre certains renseignements, mais l'heure est très avancée et malgré le désir de mon honorable ami d'être renseigné sur ce point, je suis forcé de remettre la partie à un autre jour. Je n'ai aucun doute que les renseignements que je suis en état de lui fournir le satisferont complètement.

M. PUGSLEY: Les aurons-nous lorsque le bill sera discuté en comité?

M. BORDEN: Aussitôt que la Chambre sera invitée à se former en comité. Nos honorables amis de la gauche, probablement pour n'avoir pas suffisamment étudié le bill, semblent être sous l'impression qu'il y a dans ce projet de loi une disposition qui empêche les Canadiens de prendre du service dans la marine anglaise. Mon très honorable ami et tous ceux à qui cette fausse impression causait de l'anxiété peuvent être certains qu'il n'y a rien dans le bill qui puisse empêcher un Canadien de servir dans la marine anglaise. On se rappelle que j'ai annoncé, le 5 décembre dernier, que des arrangements avaient été faits pour permettre, non seulement aux officiers, mais aussi aux matelots canadiens de prendre du service dans la marine anglaise et qu'en vertu de ces arrangements, les conditions de l'engagement ont été rendues aussi faciles que possible. Les orateurs de la gauche ont fait des éloge mérités des Canadiens et ont parlé de leur désir de servir leur pays, non seulement avec leur bourse, mais aussi avec leur sang et au prix de leur vie, si c'était nécessaire. Nous le savons tous, mais tous les gens raisonnables savent aussi que le recrutement fait par le Gouvernement précédent, pour la marine canadienne, n'a pas eu un très grand succès. D'après le dernier rapport, le résultat net a été que l'an dernier, il y a eu 126 recrues en tout, et 149 désertions. Ce n'est pas un reproche que je fais aux Canadiens. La raison de cet état de choses, c'est que nous avons au Canada de nombreuses carrières dans lesquelles nos nationaux trouvent à exercer leur énergie avec l'espoir d'une meilleure récompense qu'en prenant du service dans la marine.

En temps de paix, la marine n'a pas pour les Canadiens autant d'attraits que les Anglais. Il n'existe pas le moindre doute sur ce point. Mais je sais, et nous savons tous, que si la guerre était déclarée, les Canadiens seraient aussi empressés à prendre les armes que les citoyens de la mère patrie ou de tout autre pays. La seule raison pour laquelle le Canadien ne montre pas d'empressement pour servir dans la marine est celle que je viens de donner. Dans tous les cas, nous avons vu les résultats obtenus pendant ces dernières années, et il n'est pas possible de dire que les efforts faits pour recruter des marins pour une marine canadienne ont été très heureux.

Les honorables messieurs de la gauche sont apparemment d'opinion qu'un homme peut être pris sur sa semoque de pêche ou son bateau, ou à sa charrue, ou à tout autre métier, mis à bord d'un navire de guerre et qu'il deviendra immédiatement un marin utile et de service. Je voudrais vous dire que c'est absolument une erreur. J'ai pris quelque peine pour le renseigner quant à la longueur de temps qu'il faut pour l'entraînement et en voici le résultat:

Temps minimum qu'il faut pour obtenir une commission.

Officiers:
Capitaine, 24 ans.
Commandants, 18 ans.
Lieutenants, 8 ans.

Temps minimum pris pour obtenir des spécialités.

Spécialités des marins:
Premiers maîtres, seconds maîtres, et matelots de 1re classe brevetés (y compris les timoniers et les télégraphistes), de 6 à 12 ans.
Matelots de 2e classe, matelots de 3e classe, novices, de 3 à 4 ans.

Spécialités des canonniers:
Canonniers, 5 ans.
Pointeurs de 2e classe, 8 ans.
Pointeurs de 1re classe, 10 ans.
Second maître de canonnage, 10 ans.

Spécialités des torpilleurs:
Marin torpilleur, 5 ans.
Torpilleurs de 1re classe, 8 ans.
Second maître de torpilleur, 10 ans.

Hommes:
Mécaniciens, de 6 à 12 ans.
Chauffeurs, y compris les maîtres chauffeurs et les chauffeurs brevetés, de 4 à 12 ans.
Chauffeurs, 1 an.
Armuriers, de 4 à 12 ans.
Electriciens, de 6 à 12 ans.

Par conséquent, si les honorables messieurs de la gauche pensaient ce qu'ils disaient lorsqu'ils ont déclaré par leur résolution qu'une somme n'excédant pas $35,000,000 pour augmenter immédiatement les forces navales de l'empire devrait être accordée par ce Parlement et s'ils pensaient aussi ce qu'ils disaient lorsqu'ils ont déclaré que le Canada devrait sans retard faire quelque chose d'efficace en ce sens, ils ne peuvent joindre à cette proposition que la marine qu'ils projettent de créer devra être montée par des hommes exercés au Canada. Ils ne peuvent le faire immédiatement. Quelques-uns de ces services exigent six, huit, dix ou douze ans. Il faut en premier engager ces hommes comme recrues, et ensuite il faut les entraîner pendant quatre à douze ans avant qu'ils puissent rendre des services effectifs dans leurs spécialités à bord d'un navire de guerre. Et bien que toutes ces spécialités soient absolument nécessaires, les pointeurs et les torpilleurs qui sont les plus importants exigent le plus long entraînement.

Maintenant, j'aborde un ou deux autres points et je m'efforcerai d'être aussi bref que possible en les discutant. Quel sera l'objet de la marine que mes honorables amis se proposent de créer, lorsqu'elle sera créée? Ils proposent d'avoir une escadre sur l'Atlantique et une escadre sur le Pacifique. Pour quel objet seront-elles placées là et jusqu'à quel point seront-elles effectives? Je dis que la meilleure défense du Canada se fera par les forces navales réunies de l'empire tout entier, et je maintiens de plus qu'il serait impossible pour une seule escadre sur l'Atlantique ou pour une seule escadre sur le Pacifique de défendre les côtes ou les lignes côtières du Canada contre une attaque comme celle qu'on pourrait attendre si une attaque devait avoir lieu. D'un autre côté, si vous avez la protection de la marine britannique, la plus puissante marine du monde, si vous copérez avec elle, si la mère patrie et toutes les grandes colonies autonomes s'unissent pour l'édification et le maintien des puissantes forces impériales suffisantes pour faire face à tout péril, j'ose dire que vous êtes arrivés, pour le présent du moins, à la meilleure solution qu'il soit possible de trouver et à l'appui de mes paroles je prends la claire déclaration de l'amirauté que le meilleur moyen pour le Canada d'aider à l'empire en ce moment est de fournir un certain nombre des plus forts et des plus puissants navires de guerre que l'argent peut procurer ou que la science peut créer.

En conclusion, quelle sera l'utilité de cette marine préconisée par mon très honorable ami et ses partisans. Jusqu'à quel point aidera-t-elle au maintien de la sécurité du commerce du Canada et à la conservation de l'intégrité de cette empire. Le très honorable ministre connaît très bien la position qu'il a prise sur ce point.

Les honorables messieurs de la gauche nous ont dénoncés comme ne voulant pas remplir notre devoir envers ce pays parce que nous ne construisions pas et ne fournissions pas des équipages à une marine au Canada. Que devait faire mon très honorable ami de la marine qui devait être construite d'après les propositions qu'il a faites en 1910? Les propositions de 1910 stipu-

laient que dans un certain cas le Gouverneur en conseil pourrait permettre à cette marine de coopérer avec les forces navales de l'empire, et de se joindre à elles pour repousser des attaques. Dans cette occasion j'ai demandé à mon très honorable ami de définir sa politique et ses propositions et il m'a donné une très lumineuse réponse. Il a dit, par exemple, que s'il y avait une guerre, comme la guerre de Crimée, il ne penserait pas un seul instant à permettre à la marine canadienne de se joindre à la marine britannique. Est-ce pour cela que nous allons dépenser $150,000,000 dans les dix prochaines années pour fournir la marine proposée par mon très honorable ami. J'ai consulté les débats de 1910 sur cette question, et mon très honorable ami a fait certaines réponses qui ont une assez bonne portée sur la dépense projetée de ces $150,000,000 pour cet objet. Il a dit que nous ne devrions pas nous engager dans une guerre à moins que nous n'y soyons disposés; en d'autres termes, que nous devrions jouir de la protection de l'empire britannique et des avantages de nos relations avec lui en temps de paix, et ensuite lorsque viendrait la guerre nous pourrions nous réfugier dans la neutralité; chacun sait qu'une démarche de cette nature signifierait absolument la désagrégation de l'empire.

Afin qu'on ne me reproche pas d'exagérer la pensée de mon très honorable ami, je rapporterai ses paroles:

M. R. L. BORDEN: Le très honorable premier ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Supposons qu'un navire de guerre canadien rencontre un navire ennemi dont l'armement et la puissance lui soient égaux, et que cette rencontre se produise sur la haute mer, que fera-t-il? Inutile de se demander ce qu'il ferait en cas d'attaque, mais attaquerait-il lui-même, accepterait-il le combat?

Sir WILFRID LAURIER: J'ignore s'il engagera le combat, mais tout ce que je sais, c'est qu'il ne pourra combattre tant que le Gouvernement auquel il appartient, ait décidé ou non, s'il doit prendre part à la guerre. Voilà l'attitude que nous prenons; mon honorable ami en prend une autre.

J'en voulais certainement une autre.

Il dit qu'il est certain que dans toutes circonstances nous sommes tenus d'envoyer nos navires participer à la guerre. Notre attitude est différente et nous disons: Que le pays se prononce entre nous.

M. R. L. BORDEN: Mais nos ports et nos havres observeront-ils cette neutralité de notre flotte jusqu'au moment où le conseil aura adopté un arrêté?

Sir WILFRID LAURIER: Je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire en me demandant si ces navires devront observer la neutralité.

M. R. L. BORDEN: J'ai compris que le très honorable premier ministre déclarait que nos navires de guerre ne devraient pas engager le combat avant d'en avoir reçu l'ordre et, cela va sans dire, ils observeraient, dans ce cas, la neutralité jusqu'au moment où le Gouverneur siégeant en conseil des ministres déciderait qu'ils pourraient participer à la guerre. Ai-je mal établi l'attitude de mon honorable ami?

Sir WILFRID LAURIER: Non.

M. R. L. BORDEN: Dans ce cas, étant donné que nos navires, dans les circonstances mentionnées, observeront la neutralité, pour ainsi dire, j'aimerais savoir s'il en serait ainsi de nos ports et des nos havres.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne comprends pas ce que mon honorable ami entend dire en demandant si nos ports et nos havres observeront la neutralité. S'il veut parler de ce que feront nos unités, si la flotte ennemie pénétrait dans un des nos ports, je lui répondrai que nos navires résisteront à leur attaque.

M. R. L. BORDEN: Mais si nos navires de guerre n'attaque pas l'ennemi quand ils le rencontrent sur la haute mer, d'après le même principe, la flotte ennemie ne peut-elle pas pénétrer dans nos ports sans qu'on l'attaque, étant donné que le pays maintient la neutralité sur l'océan?

Sir WILFRID LAURIER: Ce serait là une question à régler chaque fois qu'un navire de guerre entrerait dans un port canadien.

Je crois, monsieur l'Orateur, que lorsque nos amis de la gauche nous invitent à nous présenter devant le peuple pour lui demander s'il veut dépenser $150,000,000 pour une marine semblable, ils font une démarche parfaitement inutile, parce que personne n'ignore que la population canadienne, par la plus grande majorité possible, repousserait entièrement un projet comme celui-là comme entièrement indigne de ce pays et des races qui l'habitent.

Le programme de la gauche, tel que formulé dans le projet naval de 1910, est décrit et expliqué dans le passage que j'ai lu du discours de mon honorable ami dans cette circonstance. Et c'est un programme qui, selon eux, est digne des fidèles et loyaux citoyens du Canada. Nous nous opposons entièrement à ce programme. Nous déclarons que, si nous devons continuer à former un empire, nous ne pouvons avoir cinq politiques étrangères et cinq flottes distinctes. Nous disons que les habitants des possessions d'outre-mer ne peuvent pas être éloignés sans cesse des conseils où se discutent les affaires étrangères, si l'empire doit se maintenir.

Nos adversaires disent: Aucune voix dans ces conseils et pas de neutralité possible en temps de guerre; nous, nous disons: une juste participation de toutes les possessions anglaises aux affaires étrangères et à l'administration de l'empire, et un empire uni pour faire face à tous les périls.

Mon très honorable ami et d'autres députés de la gauche ont parlé de l'extrême regret qu'ils ont éprouvé de se voir obligés de s'opposer au projet que nous avons soumis. On peut concevoir avec quel enthousiasme et quelle unanimité ils auraient accueilli un projet comme le leur, si nous l'avions sou-

mis au Parlement. Ils ont saisi l'occasion d'user d'un certain stratagème, mais je crois que durant les dernières semaines, du moins, ils en sont venus à la conclusion qu'après tout ils ne faisaient que porter ces coups dans le vide. La population canadienne les comprend et les jugera à leur valeur, lorsque le temps viendra. Certaines menaces ont été faites tant par la presse libérale que sur le parquet de cette Chambre au sujet de ce que la gauche se propose de faire concernant le présent projet de loi. Nous n'avons pas l'habitude de faire des menaces. Nous n'avons pas l'intention d'en faire. Si des obstacles imprévus surgissent, nous tenterons de les surmonter avec fermeté, pondération et d'un manière suffisante, et nous avons toute confiance que nous serons en mesure de les vaincre. Nous avons consacré beaucoup de temps à l'examen de ce projet de loi et nous avons laissé le champ libre à la discussion qui n'a été limitée d'aucune manière. Cela n'était que juste, car la question est très grave et très importante; cependant nous sommes convaincus que la grande voix du peuple canadien approuve le projet que nous avons soumis au Parlement, et nous entendons mener ce projet à bonne fin, ici même et dans le pays, avec fermeté et confiance.

(Le sous-amendement de M. Guilbault, mis aux voix, n'est pas adopté).

Ont voté pour:

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Lapointe (Montréal-Saint-Jacques),
Barrette,	Mondou,
Bellemare,	Thomson (Qu'Appelle) et
Boulay,	Turriff.—11.
Cruise,	
Guilbault,	
Lamarche,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aikins,	Burnham,
Alguire,	Cardin,
Ames,	Carvell,
Armstrong (Lambton),	Chabot,
Armstrong (York, O.),	Champagne,
Arthurs,	Charlton,
Baker,	Chisholm (Antigonish),
Ball,	Clark (Bruce),
Barker,	Clark (Red Deer),
Beattie,	Clarke (Wellington),
Béland,	Clements,
Bennett (Calgary),	Cochrane,
Bennett (Simcoe),	Cockshutt,
Best,	Coderre,
Blain,	Crocket,
Blondin,	Cromwell,
Boivin,	Crothers,
Borden,	Currie,
Bowman,	Davidson,
Boyce,	Delisle,
Boyer,	Demers,
Boys,	Devlin,
Brabazon,	Doherty,
Bradbury,	Donnelly,
Broder,	Douglas,
Brouillard,	Edwards,
Brown,	Elliot,
Buchanan,	Emmerson,
Bureau,	Ethier,
Fisher,	Morrison,
Forget (sir Rodolphe),	Munson,
Fortier,	Murphy,
Foster (King, N.-E.),	Nantel,
Fowler,	Nesbitt,
Fripp,	Neely,
Garland,	Nicholson,
Gauthier (Gaspé),	Nickle,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Northrup,
Gauvreau,	Oliver,
German,	Osler (sir Edmund),
Girard,	Pacaud,
Graham,	Papineau,
Green,	Paquet,
Guthrie,	Pardee,
Hartt,	Paul,
Hazen,	Pelletier,
Henderson,	Perley,
Hepburn,	Porter,
Hughes (King's, I. P.-E),	Power,
Hughes (Victoria, O.),	Proulx,
Jameson,	Pugsley,
Kay,	Rainville,
Kemp,	Reid (Grenville),
Kyte,	Reid (Restigouche),
Lachance,	Rhodes,
Lafortune,	Richards,
Lalor,	Robb,
Lanctot,	Robidoux,
Lapointe (Kamouraska),	Roche,
Laurier (sir Wilfrid),	Rogers,
Lavallée,	Ross,
Law,	Schaffner,
Lemieux,	Séguin,
Lespérance,	Sévigny,
Lewis,	Sexsmith,
Loggie,	Sharpe (Lisgar),
Lovell,	Sharpe (Ontario),
Macdonald,	Shepherd,
Macdonell,	Sinclair,
Maclean (Halifax),	Smith,
Maclean (York, O.),	Smyth,
MacNutt,	Stanfield,
McCraney,	Steele,
McCoig,	Stevens,
McCrea,	Stewart (Hamilton),
McCurdy,	Stewart (Lunenburg),
McKay,	Taylor,
McKenzie,	Thoburn,
McLean (Queen, I. P.-E.),	Thompson (Yukon),
McLean (Sudbury),	Thornton,
McMillan,	Tobin,
Marcil (Bonaventure),	Turgeon,
Marcile (Bagot),	Verville,
Marshall,	Walker,
Martin (Montréal-Sainte-Marie),	Wallace,
Meighen,	Warnock,
Merner,	Webster,
Michaud,	Weichel,
Middlebro,	White (Leeds),
Molloy,	White (Renfrew),
Morphy,	White (Victoria, Alta.),
	Wilcox,
	Wilson (Laval),
	Wilson (Wentworth), et
	Wright.—187.

(L'amendement de M. Turriff étant mis aux voix, n'est pas adopté.)

Que ledit projet de loi ne soit pas lu une seconde fois mais qu'il soit résolu:

Que la constitution impose au Gouvernement, d'après les termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, l'obligation de déposer immédiatement un projet de loi ayant en vue le réajustement de la représentation des provinces à la Chambre des communes basé sur le chiffre de la population desdites provinces tel qu'établi par le recensement de 1911, et que cette Chambre prolonge l'étude de ce projet de loi jusqu'à ce que tel réajustement ait eu lieu et que le peuple ait été dûment consulté quant audit projet de loi.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Law,
Barrette,	Lemieux,
Béland,	Loggie,
Boivin,	Lovell,
Bourassa,	Macdonald,
Boyer,	Maclean (Halifax),
Brouillard,	MacNutt,
Brown,	McCraney,
Buchanan,	McCoig,
Bureau,	McCrea,
Cardin,	McKenzie,
Carvell,	McMillan,
Champagne,	Marcil (Bonaventure),
Charlton,	Marcile (Bagot),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Montréal-Sainte-Marie).
Clark (Red-Deer),	Michaud,
Cruise,	Molloy,
Délisle,	Murphy,
Demers,	Nesbitt,
Devlin,	Neely,
Douglas,	Oliver,
Emmerson,	Pacaud,
Ethier,	Papineau,
Fortier,	Pardee,
Gauthier (Saint-Hyacinthe)	Power,
Gauvreau,	Proulx,
German,	Pugsley,
Graham,	Reid (Ristigouche),
Guilbault,	Richards,
Guthrie,	Robb,
Hughes (King, I. P.-E.),	Ross,
Kay,	Séguin,
Kyte,	Sinclair,
Lachance,	Thomson, (Qu'Appelle),
Lafortune,	Tobin,
Lamarche,	Turgeon,
Lanctot,	Turriff,
Lapointe (Kamouraska),	Verville,
Lapointe (Montréal, Saint-Jacques).	Warnock,
Laurier (sir Wilfrid),	White (Victoria, Alta.), et
	Wilson (Laval).—81.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aikins,	Bellemare,
Alguire,	Bennett (Calgary),
Ames,	Best,
Armstrong (Lambton),	Blain,
Armstrong (York, O.),	Blondin,
Arthurs,	Borden,
Baker,	Boulay,
Ball,	Bowman,
Barker,	Boyce,
Beattie,	Boys,
Bradbury,	Brabazon,
Broder,	Middlebro,
Burnham,	Mondou,
Chabot,	Morphy,
Bennett (Simcoe),	Morrison,
Clark (Bruce),	Munson,
Clarke (Wellington),	Nantel,
Clements,	Nicholson,
Cochrane,	Nickle,
Cockshutt,	Northrup,
Coderre,	Osler (sir Edmund),
Crocket,	Paquet,
Cromwell,	Paul,
Crothers,	Pelletier,
Currie,	Perley,
Davidson,	Porter,
Doherty,	Rainville,
Donnelly,	Reid (Grenville),
Edwards,	Rhodes,
Elliot,	Robidoux,
Fisher,	Roche,
Forget (sir Rodolphe),	Rogers,
Foster (King, N.-E.),	Schaffner,
Fowler,	Sévigny,
Garland,	Sexsmith,
Gauthier (Gaspé),	Sharpe (Lisgar),
Girard,	Sharpe (Ontario),
Green,	Shepherd,
Hartt,	Smith,
Hazen,	Smyth,
Henderson,	Stanfield,
Hepburn,	Steele,
Hughes (Victoria, O.),	Stevens,
Jameson,	Stewart (Hamilton),
Kemp,	Stewart (Lunenburg),
Lalor,	Sutherland,
Lavallée,	Taylor,
Lespérance,	Thoburn,
Lewis,	Thompson (Yukon),
Macdonell,	Thornton,
Maclean (York, O.)	Walker,
McCurdy,	Wallace,
McKay,	Webster,
McLean, (Queen's, I. P.-E.),	Weichel,
McLean (Sunbury),	White (Leeds),
Marshall,	White (Renfrew),
Meighen,	Wilcox,
Merner,	Wilson (Wentworth), et
	Wright.—117.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Foster,	Clarke (Essex),
Bristol,	Bickerdike,
Haggart,	Gordon,
Burrell,	Knowles,
Lancaster,	Carroll,
Clare,	Cash,
Tremaine,	Chisholm (Inverness),
Barnard.	Martin (Régina).

La motion, proposée par M. Borden, que le bill (n° 21), tendant à autoriser des mesures en vue de l'accroissement des forces navales de l'empire, soit maintenant lu pour la deuxième fois, est mise aux voix et adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Aikins,	Ames,
Alguire,	Armstrong (Lambton),

Armstrong (York,O.),
Arthurs,
Baker,
Ball,
Barker,
Beattie,
Bennett (Calgary),
Bennett (Simcoe),
Best,
Blain,
Blondin,
Borden,
Bowman,
Boyce,
Boys,
Brabazon,
Bradbury,
Broder,
Burnham,
Chabot,
Clark (Bruce),
Clarke (Wellington),
Clements,
Cochrane,
Cockshutt,
Coderre,
Crocket,
Cromwell,
Crothers,
Currie,
Davidson,
Doherty,
Donnelly,
Edwards,
Elliott
Fisher,
Forget (sir Adolphe),
Foster (King, N.-E.),
Fowler,
Garland,
Gauthier (Gaspé),
Girard,
Green,
Hartt,
Hazen,
Henderson,
Hepburn,
Hughes (Victoria, O.),
Jameson,
Kemp,
Lalor,
Lavallée,
Lesperance,
Lewis,
Macdonell,
Maclean (York, O),
McCurdy,
McKay,
McLean
(Queen, I. P.-E.),
McLean (Sunbury),
Marshall,
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Morphy,
Morrison,
Munson,
Nantel,
Nicholson,
Nickle,
Northrup,
Osler (sir Edmund),
Paquet,
Paul,
Pelletier,
Perley,
Porter,
Rainville,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Robidoux,
Roche,
Rogers,
Schaffner,
SéVigny,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Stanfield,
Steele,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Taylor,
Thorburn,
Thompson (Yukon),
Thornton,
Walker,
Wallace,
Webster,
Weichel,
White (Leeds),
White (Renfrew),
Wilcox,
Wilson, (Wentworth),
Wright.—114

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Chisholm (Antigonish),
Barrette,	Clark (Red-Deer),
Béland,	Cruise,
Bellemare,	Delisle,
Boivin,	Demers,
Boulay,	Devlin,
Bourassa,	Douglas,
Boyer,	Emmerson,
Brouillard,	Ethier,
Brown,	Fortier,
Buchanan,	Gauthier
Bureau,	(St-Hyacinthe),
Cardin,	Gauvreau,
Carvell,	German,
Champagne,	Graham,
Charlton,	Guilbault,
Guthrie,	Michaud,
Hughes	Molloy,
(King, I. P.-E.),	Mondou,
Kay,	Murphy,
Kyte,	Nesbitt,
Lachance,	Neely,
Lafortune,	Oliver,
Lamarche,	Pacaud,
Lanctôt,	Papineau,
Lapointe	Pardee,
(Kamouraska),	Power,
Lapointe (Montréal,	Proulx,
St-Jacques).	Pugsley,
Laurier (sir Wilfrid),	Reid (Ristigouche),
Law,	Richards,
Lemieux,	Robb,
Loggie,	Ross,
Lovell,	Séguin,
Madonald,	Sinclair,
Maclean (Halifax),	Thomson
MacNutt,	(Qu'Appelle),
McCraney,	Tobin,
McCoig,	Turgeon,
McCrea,	Turriff,
McKenzie,	Verville,
McMillan,	Warnock,
Marcil (Bonaventure),	White
Marcile (Bagot),	(Victoria, Alta.),
Martin	Wilson (Laval).—84.
(Montréal,Ste-Marie),	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Foster,	Clarke (Essex),
Bristol,	Bickerdike,
Haggart,	Gordon,
Burrell,	Knowles,
Lancaster,	Carroll,
Clare,	Cash,
Tremaine,	Chishlom (Inverness),
Barnard,	Martin (Regina),

La séance est levée à deux heures, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 28 février 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 127) pour faire droit à Elizabeth Adelaide Raynor, déposé par M. Richard.

LA BANQUE INTERNATIONALE.

M. LEMIEUX: Je désire demander à l'honorable ministre des Finances si son ministère, ou le conseil de la trésorerie, a reçu une requête en bonne et due forme demandant que la Home Bank accapare la banque Internationale et, dans l'affirmative, de nous faire connaître ce qu'il se pro-

pose de faire à cet égard. La banque Internationale publie un avis dans la "Gazette du Canada".

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): On ne m'a pas signalé que telle requête avait été présentée. La procédure consiste, d'abord, dans la convocation d'une assemblé des actionnaires et, ensuite, dans la publication de l'avis de la requête basée sur la décision arrêtée à cette réunion. A l'expiration du temps requis, la requête est présentée. Jusqu'à présent, on ne m'a pas signalé ce fait, ce qui me porte à croire que cette requête n'a pas été présentée; cependant, je ne voudrais pas me prononcer d'une façon catégorique sur ce point

DEMANDE DE GRAINES DE SEMENCE.

M. GAUVREAU: J'espérais que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) aurait été présent ici, mais, vu son absence, le très honorable premier ministre me permettra-t-il de le prier de demander à cet honorable ministre s'il a reçu une requête des cultivateurs de la division que j'ai l'honneur de représenter, lui demandant de leur prêter une certaine quantité de graines de semence, vu que la récolte du grain a manquée complètement l'automne dernier dans le comté de Témiscouata? S'il peut exister un cas d'"urgence' ou de "nécessité", c'est bien celui dont je parle. Je demanderais au très honorable premier ministre de s'enquérir à ce propos et de me faire connaître quand je pourrais obtenir une réponse.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je m'enquerrai auprès de l'honorable ministre de l'Agriculture si les fonctionnaires de son département ont reçu ou non des requêtes dans le sens indiqué par l'honorable député.

LE NAUFRAGE DE BARRYS'-BAY.

M. GRAHAM: Il y a quelques semaines déjà, je signalais à l'honorable ministre des Finances un naufrage qui s'était produit dans la rivière Madawaska et dans lequel plusieurs personnes avaient perdu la vie. Plus tard, j'ai appelé son attention sur un rapport qu'on avait préparé de cet accident et mon honorable ami, en réponse à la question que je lui posais et demandant si, étant données les circonstances, il n'estimait pas que le Gouvernement devait faire en sorte qu'on secourût les familles de ceux que le malheur avait ainsi frappés, a dit qu'il n'avait pas encore eu le temps d'étudier la requête basée sur le rapport du fonctionnaire chargé de faire une enquête à ce sujet. Est-il en mesure de répondre aujourd'hui?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Il s'agit ici d'une question qu'on aurait dû probablement soumettre à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. En ce qui concerne le Gouvernement, je crois que son attitude n'a pas varié, vu que les ministres n'ont pas encore eu l'occasion d'étudier cette question sur toutes ses faces.

AMELIORATIONS DU PORT DE SAINT-JEAN (N.-B.).

M, PUGSLEY: L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries peut-il me faire connaître, tant soit peu, la décision—s'il en a arrêté une—que le Gouvernement a prise afin d'augmenter les avantages que le port de Saint-Jean offrira aux vaisseaux qui s'y rendront au cours de la prochaine saison de navigation? Cette question est assez urgente, puisque d'après les renseignements qu'on m'a fournis, ce port, si l'on tient compte de la grande augmentation du trafic qui y passe, ne peut suffire à tous les besoins. A ce propos, j'aimerais savoir si l'on a décidé quelque chose au sujet de la requête demandant l'installation dans la partie ouest de ce port de grues, dont on pourrait se servir pour rendre plus facile le chargement et le déchargement des cargaisons.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je crois savoir que le ministère des Travaux publics étudie tous ces détails et qu'il a pris des mesures en vue de prolonger les quais qui se trouvent à l'ouest de ce port. On m'a informé que le maire et qu'un des commissaires de Saint-Jean espéraient se trouver ici dans quelques jours et, étant donné qu'il se présente certaines questions se rapportant à la rive ouest de ce port, qu'ils doivent débattre avec nous, nous avons cru qu'il valait mieux renvoyer à plus tard la solution de ce problème. Je crois pouvoir dire, au nom de l'honorable ministre des Travaux publics, que les fonctionnaires de son département comprennent parfaitement la nécessité de fournir tous les avantages désirables dans la partie ouest de ce port, dans le but de diminuer, autant que possible, l'encombrement du trafic qui s'y produit.

M. PUGSLEY: A propos des grues?

M. HAZEN: Le ministère des Travaux publics étudie présentement cette question.

M. PUGSLEY: Dans un sens favorable?

M. HAZEN: Il y a diverses questions dont il faut tenir compte avant d'en arriver à une conclusion motivée.

RUMEUR DE CHANGEMENTS DANS LE MINISTERE.

M. GERMAN: Je veux signaler au très honorable premier ministre un article qu'a publié le "News", de Toronto, dans son numéro du 26 courant, à propos de ce qui, je crois, nous donne le droit de demander des renseignements. Voici:

Une nouvelle reçue de quelqu'un qui fait autorité à Ottawa, affirme que l'honorable M. Louis Philippe Pelletier, directeur général des Postes, est à la veille de démissionner pour être remplacé par l'honorable monsieur M. P.-E. Blondin, orateur suppléant de la Chambre des communes. Le successeur de M. Blondin serait M. le docteur Paquet, député de l'Islet. Le motif qu'on attribue à cette démission....

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas qu'il soit conforme au règlement de soulever une question de cette nature à la phase où nous en sommes rendus. Il est permis de poser des questions qui se rapportent au dépôt de documents ou qui ont trait à des ordres de la Chambre auxquels on n'a pas obtempéré, mais, à mon estime, les règlements ne permettent pas qu'on se lève ici pour lire un article de cette nature, lorsque la Chambre n'a pas abordé son ordre du jour.

M. GERMAN: Dans ce cas, je demanderais au très honorable premier ministre de me dire s'il a lu cet article et s'il est bien aux faits et dans l'affirmative, le "News" étant le principal organe conservateur de cette province, de vouloir bien fournir à la Chambre quelque renseignement qui permettrait à cette-ci de constater si cette nouvelle est vraie ou fausse.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je félicite mon honorable ami de la curiosité digne de tout éloge qu'il manifeste, et de pouvoir lui dire que je n'ai connu le contenu de cet article que lorsqu'il en a donné lecture à la Chambre.

M. GERMAN: Je lirai cet article à mon honorable ami, s'il le désire.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami n'attache-t-il pas la moindre confiance à ce que dit le "News"?

M. BORDEN: Je crois savoir que cette nouvelle a été prise d'un autre journal.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. PUGSLEY: Relativement à une demande de dépôt de copies de la correspondance échangée entre le Gouvernement et la compagnie Vickers, Fils et Maxim, à responsabilité limitée, au sujet de la construction de navires de guerre à Montréal, le très honorable premier ministre a déclaré que certaines considérations militaient contre le dépôt de certaine correspondance pour le motif que cette dernière était d'une nature confidentielle. Au cas où l'on pourrait déposer ces documents, il est essentiel que nous les possédions avant de discuter le projet de loi relatif à la marine de guerre. Aussi, demanderais-je à mon très honorable ami si l'on ne pourrait faire en sorte que cette objection dont on a parlé disparût.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Il y a une ou deux des lettres dont parle mon honorable ami qui sont marquées " d'une nature confidentielle ". Nous avons demandé à la compagnie Vickers-Maxim de nous permettre de les déposer, mais elle a catégoriquement rejeté cette demande.

M. WILSON (Laval): Me permettra-t-on rappeler à l'honorable directeur général des Postes un ordre que la Chambre a voté le 24 janvier 1912 et qui demandait le dépôt d'un rapport se rattachant aux renvois de fonctionnaires dans toutes les administrations de l'Etat du 1er octobre 1911 au 14 janvier 1912? Le rapport déposé par l'honorable secrétaire d'Etat ne contenait pas tous les détails relatifs à tous les départements au nombre desquels figurait spécialement celui que préside l'honorable directeur général des Postes. Je demanderais à mon honorable ami de me dire quand il pourra déposer ces états sur le bureau. A-t-il véritablement l'intention d'obtempérer à l'ordre de la Chambre?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Je n'ai pas l'intention de me dérober à cet ordre. J'ai eu un entretien avec l'honorable représentant de Laval, et j'ai compris qu'il accepterait l'état déposé en réponse à la demande de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), s'il constatait que ce document mentionnait tous les détails qu'il voulait connaître.

M. WILSON: Je n'aurais rien à redire si cet état contenait le renseignement que je voulais obtenir, mais mon honorable ami de Rouville me dit qu'il n'a aucun état de cette nature.

M. LEMIEUX: A la fin de la session, on a déposé un état sour le bureau de la Chambre, mais le directeur général des Postes n'avait alors atteint que le niveau de la marée baissante; depuis, il a atteint le niveau des hautes marées.

M. PELLETIER: Mon honorable ami de Rouville en est encore à la marée basse, puisque l'état demandé par l'honorable représentant de Laval embrasse le laps de temps écoulé du 11 octobre au 12 janvier et qu'il se trouve dans celui qu'on a déposé sur le bureau.

M. WILSON: Je me demande pourquoi je n'obtiendrais pas une copie de l'état déposé.

M. PELLETIER: Rien ne s'oppose à cela. Les fonctionnaires de mon département me disent qu'étant donné qu'on n'a pas préparé en temps utile une copie supplémentaire de ces documents, il devenait nécessaire de copier à nouveau tous ces derniers. Je ferai observer à mon honorable ami de Laval que lorsqu'un état est déposé, on ne le soumet pas pour l'avantage d'un membre particulier de la Chambre, mais pour celui de toute la députation. Il est simplement juste que l'honorable député de Laval compulse l'état déposé l'année dernière et qu'il trouvera dans les documents de la session. Il n'est pas équitable que le pays supporte les frais de la préparation d'une autre copie.

M. WILSON: L'honorable directeur général des Postes avait exactement promis qu'il m'enverrait une copie de cet état, et j'aimerais m'assurer si le dernier sera déposé à la date mentionnée dans une motion. Je serais chagrin que ce rapport ne fût pas déposé sur le bureau avant que l'honorable directeur général des Postes démissionne.

M. PELLETIER: Je puis promettre à mon honorable ami qu'il aura l'occasion de faire déposer un grand nombre d'états avant que le directeur général des Postes démissionne.

M. KYTE: On a ordonné, à ma demande, l'année dernière, le dépôt d'un état de cette nature et l'honorable directeur général des Postes m'a adressé un mot il y a quelques semaines déjà, demandant si j'accepterais l'état déposé à la demande de l'honorable représentant de Rouville, de façon à ce qu'il ne fût pas obligé de fournir une autre copie de ces documents. Ma motion se rattachait à la révocation de certains fonctionnaires de son département jusqu'à la date du 21 janvier; je crois qu'on aurait pu dresser cet état avant cette date. Je suis prêt à accepter l'état déposé, pourvu qu'il remonte au jour indiqué dans ma motion.

M. BORDEN: Mes honorables amis n'envisagent pas la question en se plaçant à un point de vue rationel. Un état déposé n'est pas la propriété exclusive d'un seul membre de cette Chambre, mais il devient la propriété de toute la députation. Lorsqu'une motion est faite par un autre honorable député à propos d'un état dont le dépôt est demandé par un autre membre de la Chambre, il est d'usage de s'en rapporter au renseignement déjà déposé et d'y ajouter toute information demandée et qui ne se trouve pas déjà en la possession de la Chambre. Il n'incombe pas au ministère de fournir des copies de ces états. Il y a un personnel de commis parlementaires qui travaille sous la direction du greffier de la Chambre à préparer toutes les copies requises.

M. KYTE: Je n'ai pas demandé à ce qu'on préparât pour mon usage personnel un état spécial, mais que l'état déjà déposé fût complété jusqu'au 31 janvier.

M. BORDEN: C'est là une demande parfaitement raisonnable.

M. WILSON: Je veux poser une autre question à l'honorable directeur général des Postes.

M. l'ORATEUR: Bien qu'il soit permis de poser une question se rapportant à un état, il est défendu à cette phase des procédures d'entrer dans une discussion et dans des explications démesurées.

M. WILSON: Je désire commenter en quelques mots les observations faites par l'honorable premier ministre.

M. l'ORATEUR: Je le répète, à cette phase des procédures cette discussion est irrégulière. L'honorable député, à deux ou trois reprises différentes, a posé une question au ministre, qui lui a répondu.

M. WILSON: Je tiens à demander à l'honorable ministre s'il n'est pas d'usage que le député qui demande le dépôt d'un document obtienne une copie de ce document. Ce devrait être la coutume établie, puisque j'ai moi-même reçu des copies des documents dont j'avais demandé le dépôt.

M. BORDEN: La coutume veut que le personnel attaché à la Chambre durant la session prépare des copies des documents dont on demande le dépôt; le ministre qui est chargé du département qui doit préparer l'état demandé n'a absolument rien à voir à la préparation de ces copies. L'honorable député devrait s'adresser au greffier de la Chambre s'il veut obtenir une copie des documents qui l'intéressent.

M. l'ORATEUR: On pourrait expliquer que lorsqu'on répond à une question en cette Chambre même, le ministre intéressé adresse une copie de sa réponse au député qui a posé la question, mais il n'est pas d'usage d'adresseer des copies d'états. Ceux-ci sont entre les mains d'un fonctionnaire nommé à cet effet et les députés peuvent s'adresser à lui pour obtenir ces copies.

M. PELLETIER: La difficulté provient de ce que dans certains cas alors qu'un député demande le dépôt d'un état, requête dont il a donné avis au préalable, on prépare une copie dactylographiée supplémentaire, mais on ne peut en agir ainsi qu'après que l'état est déjà dactylographié.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill

n° 21), déposé par M. Borden, à l'effet d'autoriser des mesures en vue d'augmenter les forces navales actives de l'empire.

Sur l'article 1er:

La présente loi peut être citée sous le titre de "Loi à l'effet d'aider la Marine".

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami a promis hier que sitôt que la Chambre se formerait en comité pour la discussion des articles, il nous fournirait certains détails relatifs au coût de cette entreprise.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Si je ne me trompe, le coût d'un croiseur de 1re classe construit au Canada, d'après les calculs préparés par l'amirauté au mois de janvier 1913, avec une marge raisonnable dans l'augmentation du coût si la construction est faite au Canada, serait d'au moins $17,755,650.

M. PUGSLEY: Cela représenterait le coût d'un croiseur de première classe, n'est-ce pas?

M. BORDEN: Oui. Le coût de trois croiseurs semblables à ceux que mon très honorable ami propose comme devant faire partie d'une escadre, s'élèverait à $8,307,650.

M. PUGSLEY: Croiseurs cuirassés ou croiseurs non cuirassés.

M. BORDEN: Je parle de trois croiseurs du type dont il est question dans le projet déposé par mon très honorable ami. Le coût de six contre-torpilleurs, tels que ceux dont on a parlé, serait de $5,745,000, tandis que trois sous-marins coûteraient $2,480,300. Il faudrait probablement quelques autres navires auxiliaires, mais je ne possède pas une estimation exacte du coût de ces ouvrages.

M. MACDONALD: Il s'agit, n'est-ce pas, des navires qu'on construirait au Canada?

M. BORDEN: Oui. Le coût d'une seule unité navale serait de $34,288,600. Cela est basé sur les prix courants en Angleterre au mois de janvier 1913, et il faudrait y ajouter un tiers—chiffre basé sur une estimation excessivement modérée—pour le coût additionnel de ces navires au Canada. Donc, le coût de deux escadres serait de $68,577,200.

M. MACDONALD: Au Canada ou en Angleterre?

M. BORDEN: Au Canada.

M. MACDONALD: L'honorable premier ministre possède peut-être les calculs exacts quant à l'Angleterre.

M. BORDEN: En Grande-Bretagne le coût d'un croiseur cuirassé, d'après l'estimation arrêtée par l'amirauté en janvier 1913, représenterait $12,906,893; celui de trois croiseurs, $6,009,846; celui de six contre-torpilleurs, $4,102,600; celui de trois sous-marins, $1,776,333. Le coût de magasins et d'approvisionnements maritimes qu'on a calculé en Angleterre, mais qu'on n'a pas estimé pour le coût d'une escadre construite au Canada, que je viens d'indiquer, est porté à $313,413.

M. PUGSLEY: Durant combien de temps ces approvisionnements devaient-ils suffire?

M. BORDEN: Je comprends qu'il s'agit des approvisionnements qu'on met à bord d'un navire qui, pour la première fois, est mis en armement. Je ne puis indiquer exactement combien de temps cela suffirait.

M. PUGSLEY: Cela ne serait-il pas compris dans le coût d'entretien?

M. BORDEN: Ici on le calcule comme se rapportant au coût primitif. C'est apparemment la méthode que l'amirauté suit lorsqu'il s'agit de calculer le coût de cette dépense. Ces calculs proviennent de l'amirauté elle-même.

M. SINCLAIR: Cela comprend-il le charbon?

M. BORDEN: Les dépôts maritimes et le combustible.

M. SINCLAIR: L'honorable premier ministre aurait peut-être l'obligeance de nous indiquer le tonnage des navires auxquels il fait allusion. Il va sans dire que le coût variera suivant les dimensions de ces navires; tous ces derniers ne sont pas construits d'après une seule dimension arrêtée. Je crois savoir que ces proportions varient considérablement. Le meilleur moyen qu'il devrait adopter serait peut-être de nous indiquer le nombre de livres ou de dollars qu'un dreadnought ou qu'un seul des navires des autres classes coûterait par tonne. Ainsi, par exemple, je trouve dans des ouvrages qui sont à la bibliothèque, tel l'Annuaire de la ligne de la marine, qu'on évalue en Angleterre le coût d'un dreadnought à £99.9 par tonne; le coût d'un navire de cette classe en Allemagne représente £101 par tonne, aux Etats-Unis, £92.5 par tonne et en France, £122.3 par tonne.

M. BORDEN: Les croiseurs cuirassés du dernier modèle atteignent 28,000 tonnes.

M. PUGSLEY: Ces croiseurs sont-ils de la classe de rivière?

M. BORDEN: On les a baptisés du nom de croiseurs de ville (Town Cruisers) pour la raison qu'ils portent des noms de villes.

Sir WILFRID LAURIER: Ils sont de la classe du "Bristol", n'est-ce pas?

M. BORDEN: C'est probablement un type perfectionné du "Bristol".

M. PUGSLEY: La soumission de Cammell, Laird et Cie, reçue par le ministre le 1er mai 1911, se rapportant à des croiseurs de la classe du "Bristol"; elle mentionnait $1,950,000, si l'on construisait ces navires au Canada; le chiffre indiqué par l'honorable premier ministre est $2,700,000, soit environ $800 de plus que le chiffre indiqué dans la soumission de Cammell, Laird et Cie pour construire ces croiseurs au port de Saint-Jean. Comment expliquer cet écart ?

M. BORDEN: Je me suis adressé à l'amirauté pour obtenir des renseignements quant au coût demandé en Angleterre pour la construction d'une division navale de la nature de celle décrite; j'ai donné le renseignement exact que l'amirauté m'a adressé à propos du coût de cet ouvrage.

M. PUGSLEY: L'honorable premier ministre s'est-il préoccupé des détails de ce coût ?

M. BORDEN: Non.

M. PUGSLEY: Je pose cette question parceque l'amirauté doit avoir compris dans ses calculs le coût de l'érection de chantiers maritimes au Canada et qu'elle doit avoir réparti ce coût sur celui des navires.

M. BORDEN: Je ne pense pas qu'elle ait agi de cette façon. En vérité, l'amirauté m'a dit que si nous entreprenons d'établir au Canada l'installation nécessaire à la construction de toute partie de ces dreadnoughts, y compris les canons et les plaques de blindage et le nombre considérable de machines diverses qui sont nécessaires, le coût de cette installation représenterait £15,000,000, soit $75,000,000.

M. PUGSLEY: Pourquoi ?

M. BORDEN: Pour toute l'installation nécessaire à la construction des navires de cette classe, plaques de blindage, canons, etc. Il me ferait plaisir de lire ce que le mémoire dit sur toute cette question.

M. PUGSLEY: Je crois, en effet, que cela vaudrait mieux.

M. MACDONALD: Ne serait-il pas à désirer que le très honorable premier ministre déposât sur le bureau, à seule fin de renseigner les députés, toutes les informations qu'ils possèdent au sujet de ces questions, sans compter le mémoire dont ils se propose de donner lecture? Possède-t-il quelque renseignement au sujet du coût de construction de navires semblables en Australie?

M. BORDEN: J'imaginais que ce qui nous intéressait d'abord, c'était de connaître le montant que le Canada serait obligé d'acquitter dans le cas de la construction de ces navires. Je me demande s'il serait utile d'établir une comparaison avec l'Australie, à moins que l'on ne tînt compte—à seule fin de les comparer—de l'état de choses qui existe en Australie et au Canada. En somme, je suis sous l'impression que les navires de guerre australiens ont été construits surtout en Grande-Bretagne d'où ils ont été transportés en sections qu'on a réunies ensuite en Australie même. Je ne dois pas me tromper en disant que, jusqu'à présent, c'est la méthode qu'on a suivie dans cette colonie de l'empire britannique.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): La soumission de Cammell-Laird ne se rapportait pas à la construction de navires équipés comme doivent l'être ceux-ci. Elle ne comprenait pas le coût de l'armement, les plaques de blindage ni un grand nombre d'autres item dont on doit tenir compte lorsqu'il s'agit de construire un navire de guerre. Si nous ajoutons le coût des ancres, celui des chaînes et de tous ces différents articles indispensables, lorsqu'il s'agit de construire un navire de guerre, nous constatons que tout cela est de nature à augmenter considérablement le prix mentionné à leur soumission.

M. PUGSLEY: A quel chiffre porterait-on le coût de tous ces autres articles dont parle l'honorable ministre?

M. HAZEN: Si ma mémoire me sert bien, je crois pouvoir dire que j'ai fourni à cette Chambre, l'année dernière, un renseignement précis sur ce détail; je me rappelle avoir laissé entendre alors que ce coût représentait environ 40 p. 100.

M. GERMAN: Dans le rapport de la conférence impériale de 1909 on trouve un sommaire de la moyenne des dépenses effectuées par l'Angleterre pour la mise en pratique de ce qui avait été arrêté en cette circonstance. Les chiffres fournis par l'honorable premier ministre aujourd'hui dépassent, et de beaucoup, le tableau de dépenses indiquées dans ce rapport. Nous y trouvons, sur la donnée d'une dépense annuelle de £600,000, qu'un croiseur de la classe du "Bristol" coûterait £376,000: la construction, l'armement, l'entretien de la coque, les machines, etc., représenteraient £19,900; l'intérêt et la moins-value estimés à 3 p. 100, s'élèveraient à £25,300; l'équipage nécessaire occasionnerait une dépense de £26,800; total, £72,000. En quoi consiste donc ici ce grand écart?

M. BORDEN: Au cours des trois derniers mois et même depuis que ce débat a été engagé, une augmentation sensible s'est produite en Angleterre dans le prix des matériaux qui entrent dans la construction des navires de guerre.

M. GERMAN: Cette augmentation a-t-elle été à ce point énorme que de créer un écart aussi sensible?

M. BORDEN: Je ne puis rien dire à ce sujet. Je me suis contenté de donner les chiffres fournis par l'amirauté.

M. CARVELL: Le très honorable premier ministre voudrait-il renseigner la Chambre quant à ces croiseurs cuirassés, contre-torpilleurs et sous-marins au sujet desquels il possède des états que l'amirauté lui a fournis? S'agirait-il de construire des navires de cette classe que l'amirauté avait en 1909 choisis pour la marine de guerre de l'Australie? Je constate que l'écart est encore plus sensible dans le cas des navires de moindre importance. S'il faut en croire le rapport de la conférence impériale de 1909, l'amirauté aurait déclaré alors que l'unité de la flotte proposé pour l'Australie, se composerait, d'abord, d'un croiseur de la classe du nouvel " Indomitable " dont le coût de construction et d'armement s'élevait à £2,000,000. Aujourd'hui le très honorable premier ministre vient nous dire que le dreadnought dont il est question aura le même tonnage et les mêmes dimensions et qu'il coûtera $12,906,000, soit £2,500,000. Trois croiseurs non cuirassés destinés à l'Australie coûteraient £1,050,000; aujourd'hui le coût en est porté à $6,000,000. Les six destroyers coûteraient £480,000; je constate que le coût indiqué aujourd'hui représente $4,000,000, soit une augmentation d'environ 70 ou de 80 p. 100. Réduits en dollars et cents, ces chiffres me portent à croire que l'escadre projetée pour l'Australie en 1909, coûterait environ $18,000,000; je constate aujourd'hui qu'il en coûtera $25,000,000, soit une augmentation d'environ 40 p. 100 pour exécuter le même travail. On peut s'étonner de l'augmentation considérable que l'on a relevée dans le coût de la construction des navires durant les trois dernières années. Le gouvernement canadien a demandé en 1911 des soumissions pour la construction de certains croiseurs. Ainsi que l'a établi l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley), les états fournis s'élevaient à un chiffre bien inférieur à celui que nous a mentionné aujourd'hui le très honorable premier ministre.

M. BORDEN: Ils n'embrassent pas les mêmes détails.

M. CARVELL: Je le sais. Il ne contiennent pas le coût de l'armement ou de l'équipement de ces navires; on n'y trouve pas non plus le coût des canons. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), vu que cela relève de son département, devrait nous indiquer le nombre des canons, la dimension et la pesanteur de ces derniers, tous les détails de l'armement, le coût de ce dernier, enfin, tout ce qui se rapporte au blindage de ces navires. Nous pourrions alors établir une comparaison entre le prix cité aujourd'hui par le très honorable premier ministre et celui mentionné dans la soumission de Cammel, Laird et Cie en vue de la construction de ces navires au Canada, il y a à peine deux ans. Cette compagnie consentait non seulement à construire ces navires, mais à établir des chantiers sur lesquels on aurait exécuté ces ouvrages, ce qui aurait augmenté très sensiblement le coût de chaque navire. Si l'on fait construire ces navires en Angleterre, il ne faudrait qu'acquitter les frais que tout fabricant exigerait pour l'usage de son installation.

M. BORDEN: Le coût non seulement des matériaux, mais encore de la main-d'œuvre, a augmenté au cours du laps de temps que l'honorable député vient de mentionner, du moins, c'est ce que l'amirauté me dit. Les dimensions, la vitesse et l'armement des croiseurs cuirassés ont été considérablement augmentés au cours des dernières années. Je pense que le croiseur ' Lion " est du type le plus récent. C'est un croiseur considérable, puissamment armé et cuirassé et dont la vitesse est grande. Un croiseur de ce type coûterait un peu plus ou au moins autant que le cuirassé d'escadre le plus considérable. J'estime que l'on constatera que l'écart supposé se résume à ce que je viens de dire.

M. GERMAN: Je crois qu'avant longtemps nous devrons surmonter la difficulté qui provient du fait que le très honorable premier ministre n'a pas demandé assez d'argent pour réaliser le projet qu'il a conçu. Il nous demande de voter $35,000,000 pour construire trois dreadnoughts du type le plus récent que la science peut imaginer et que l'argent peut acheter. D'après les chiffres qu'il a cités lui-même, il ne peut construire trois dreadnoughts de cette classe au coût de $35,000,000. Il me semble que le Gouvernement va être obligé de nous demander encore $35,000,000 de plus.

M. BORDEN: Mon honorable ami n'a pas besoin de s'alarmer.

M. MACDONALD: Pour faire suite à l'argumentation de mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), je puis dire que je trouve dans l'Annuaire de la marine que le coût d'un cuirassé du type dont l'honorable premier ministre a parlé, celui du "Lion", s'élève à £2,068,000, soit à peu plus de $10,000,000. A la date de la publication de cet annuaire, ce navire n'avait pas encore été complètement construit, de sorte qu'il représente les perfectionnements les plus récents dans le cas des constructions des navires de cette classe et qu'il indique le coût exact de ces ouvrages à la date la plus récente. Le "Princess-Royal", du même type, dont la capacité dépasse 26,000 tonnes et qui a été lancé à la fin de l'année 1911, a coûté £2,013,000, soit un peu plus de $10,000,000. Le "Thunderer", qui est du type le plus récent et qui est aussi considérable que le "Princess-Royal", a été

construit au coût de £1,885,000, soit moins de $10,000,000. Qu'on prenne des croiseurs du type du "Boadicea", dont le coût, d'après les derniers calculs, est extraordinairement considérable. le "Boadicea" coûte £330,000, soit un peu plus de $4,500,000. Le "Blonde", construit en 1911, qui est de la même classe et de la même grandeur que le " Boadicea". coûte £267,000. L'"Active", un autre navire de la même classe, lancé en 1911, a coûté £272,000, et le coût du "Dartmouth" s'élève à £329,000. Les chiffres qu'on trouve dans l'Annuaire de la marine qui font autorité et qui indiquent le coût réel de la construction de navires de ces deux types jusqu'à la date la plus récente, s'éloignent tellement de l'estimation que le premier ministre a soumis à la Chambre, qu'il me semble, étant donné cet écart qui indique un calcul exagéré, que le très honorable premier ministre devrait fournir au comité tous les renseignements qu'il a donnés à l'amirauté et tous les motifs qui pourraient expliquer cette curieuse disparité quant au coût. Ainsi, par exemple, le croiseur du type le plus récent, le "Yarmouth", qui n'a été construit que l'année dernière et dont le tonnage est plus fort, a coûté £353,000.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): Ces chiffres comprenent-ils l'équipement?

M. MACDONALD: On peut trouver ces chiffres dans le dernier Annuaire de la marine sous l'en-tête "coût", sans autre indication.

M. BELAND: Il est très probable que ce chiffre indique aussi le coût de l'équipement.

M. MACDONALD: Je ne soulève pas ces questions dans le seul but de manifester aux honorables membres et au comité que nous désirons vivement obtenir des renseignements précis à ce sujet. Nous savons, naturellement, qu'il peut y avoir quelque degré de vérité dans la théorie si hardiment formulée en Angleterre que l'influence des armateurs et des constructeurs de navires de Newcastle-on-Tyne et de Belfast est très forte, non seulement dans les questions politiques, mais même en ce qui concerne l'amirauté elle-même. Si cette allégation—qui a été formulée par des hommes responsables dans le parlement impérial et en dehors du parlement impérial—peut être justifiée, je crois que, en toute justice pour le comité et pour le pays, le premier ministre devrait nous communiquer toute la correspondance qu'il a échangée à ce sujet avec les autorités, les données qu'il a fournies et les renseignements qu'il a reçus.

M. BORDEN: J'ai déjà communiqué ces renseignements à mon honorable ami.

M. MACDONALD: Je parle de la correspondance.

M. BORDEN: Mon honorable ami obtiendra toutes les communications qui ne sont pas d'une nature confidentielle.

M. MACDONALD: Je suppose que le premier ministre a des copies des communications demandant des renseignements, et qui seraient probablement d'une nature publique.

M. BORDEN: J'ai déjà communiqué ces renseignements à mon honorable ami, et je puis affirmer que le coût que j'ai soumis comprend la coque, les machines, la cuirasse, les chaloupes à vapeur et à gazoline, les torpilles, les tubes lance-torpilles, ainsi que la réserve de canons et de munitions. Il est parfaitement vrai que les prix sont plus élevés qu'en 1909, ou même qu'il y a six mois, mais l'amirauté a soumis l'état basé sur le coût calculé en janvier 1913. Je refuse de m'arrêter à la suggestion de mon honorable ami que l'amirauté peut avoir donné de faux renseignements à ce sujet. Je suis certain qu'elle a fourni ses renseignements de bonne foi et en conformité de ce qu'elle croyait être la vérité. Je puis encore ajouter que, conformément à son exposé, le coût de la construction a accusé une augmentation considérable, et il faut partiellement attribuer cette augmentation à la hausse survenue dans les prix, et partiellement à l'accroissement de puissance du cuirassé moderne ou du bâtiment de guerre rapide.

M. MURPHY: Puis-je demander au très honorable premier ministre si l'amirauté a fourni les chiffres concernant le coût de ces navires en Canada ?

M. BORDEN: J'ai déjà donné cette explication. Nous avons ajouté un tiers—ce qui est une évaluation fort modérée—au coût de construction calculé en Grande-Bretagne.

M. MACDONALD: Le premier ministre devrait communiquer à la Chambre toute la correspondance échangée avec l'amirauté, si elle est d'une nature publique, comprenant les renseignements qu'il a demandés, et sur lesquels les membres de l'amirauté ont basé leurs calculs, ainsi que les raisons motivant leur allégation qu'il s'opérerait en si peu de temps un changement aussi merveilleux. Mon très honorable ami devrait être en état de nous dire, en outre, si l'amirauté lui a donné des renseignements au sujet des raisons sur lesquelles elle a basé la différence d'un tiers calculée dans le coût de construction en Canada, comparativement à la Grande-Bretagne. Ce montant peut être raisonnable ou non, mais, pour que ces chiffres aient quelque valeur, ils doivent reposer sur des renseignements authentiques et positifs. Le premier ministre a donné à entendre qu'il lirait un mémoire sur le sujet.

M. BORDEN: Je n'ai pas affirmé à mon honorable ami ni à la Chambre que l'amirauté avait calculé que le coût de construction en Canada s'augmenterait d'un tiers. J'ai dit que nous avions fait une enquête à ce sujet et que nous en étions venus à la meilleure conclusion possible, basée sur le rapport des fonctionnaires techniques du département du service de la marine.

M. MACDONALD : Alors, ces chiffres n'ont pas été calculés par l'amirauté?

M. BORDEN: Certainement non. L'Amirauté est responsable de l'évaluation du coût de construction au Canada, et nous portons la responsabilité du calcul que le coût de construction au Canada serait plus élevé d'un tiers.

M. PUGSLEY: Sur quoi repose cette augmentation de 33⅓ p. 100? Je pourrais me l'expliquer si l'état de choses existant il y a trois ans prévalait, alors que les ouvriers en bâtiment touchaient de très faibles salaires dans les chantiers maritimes d'Angleterre, que la main-d'œuvre était surabondante et que l'on construisait peu de navires; mais je ne puis comprendre que le coût au Canada aujourd'hui serait plus élevé d'un tiers, à cause du relèvement des salaires, étant donné que, dans les chantiers maritimes d'Angleterre, les salaires ont été accrus de 25 à 30 p. 100, que le coût des matériaux a fortement haussé, que les chantiers maritimes regorgent de commandes et qu'il est difficile de se procurer de la main-d'œuvre. En raison de ces circonstances, dis-je, je ne puis percevoir le motif qui détermine mon très honorable ami à ajouter arbitrairement 33⅓ p. 100 au coût de construction en Grande-Bretagne. Si mon très honorable ami visitait les chantiers maritimes de la Fore River Shipbuilding Company à Quincy, Massachusetts, il verrait l'un des chantiers maritimes les mieux équipés de l'univers, qui a commencé ses opérations il y a douze ans, en rase campagne, sur un terrain d'une contenance d'environ quatre-vingts acres sans valeur, et qui renferme aujourd'hui soixante-dix à quatre-vingts bâtiments, ateliers, chambre de machines, écluses, et de superbes bassins en acier, ainsi que d'énormes grues capables de soulever entre 150,000 et 170,000 livres. Il apprendrait qu'il a été construit dans ces chantiers cent quatorze navires depuis l'année 1900, et que, dans cet espace de temps, la compagnie a construit, y compris les navires actuellement en chantier, six bâtiments de guerre; elle a construit près de dix-sept sous-marins et un certain nombre de contre-torpilleurs; elle a livré de magnifiques machines Curtis à la marine japonaise et a construit un certain nombre de navires de commerce. Le président de la compagnie m'a avoué qu'aux Etats-Unis, une année dans l'autre, dans les endroits où les conditions ouvrières seraient analogues à celles qui règneraient en Canada, et où le coût des matériaux serait réellement le même qu'ici, le coût de construction des navires et des vaisseaux serait à peu près le même qu'en Angleterre.

M. HAZEN: C'est absolument faux.

M. PUGSLEY: C'est ce qu'on allègue. Je devrais peut-être expliquer cette allégation en donnant à son appui d'autres renseignements que ce monsieur m'a fournis. Pour les coques de navires, le coût de la main-d'œuvre et des matériaux est un peu plus élevé aux Etats-Unis qu'en Angleterre, mais le coût des plaques de blindage et des canons est plus élevé en Angleterre, car la concurrence n'est pas aussi âpre en Angleterre qu'aux Etats-Unis. Ce dernier pays produit les meilleurs canons du monde, ou du moins d'aussi bonne qualité que dans tout autre pays, et ses plaques de blindage peuvent soutenir la comparaison avec toutes les autres. Nous savons que les aciéries de Bethléhem rivalisent avec les meilleures de l'univers.

M. CURRIE: Est-il vrai qu'on a construit ces navires et fabriqué ces canons aux Etats-Unis pendant les quinze ou vingt dernières années? S'il en est ainsi, on y possède déjà un équipement et des ouvriers experts.

M. PUGSLEY: Oui.

M. CURRIE: N'est-ce pas une réponse qui satisfait l'honorable membre?

M. PUGSLEY: Non, les Etats-Unis ont eu un commencement comme toutes les nations. Ayant commencé il y a à peine plus de vingt ans, ils ont actuellement construit l'une des plus puissantes marines du monde, qui compte environ quatre cent-seize navires. Permettez-moi d'ajouter encore à l'adresse de mon honorable ami de Simcoe-nord (M. Currie) que les gens de la côte du Pacifique ont déclaré qu'ils devaient avoir une chance d'avoir leur part de la construction des navires. Ils ont donc commencé à construire un chantier maritime à San-Francisco et ils ont fait venir d'Ecosse des experts en construction de navires pour diriger les travaux. En conséquence, environ trois ans après la création du chantier on a opéré le lancement de l'un des plus gros bâtiments de guerre du monde—l'"Orégon", si je ne me trompe—qui a doublé le cap Horne dans ce fameux voyage pour aller prendre part à la guerre d'Espagne, si ma mémoire me sert bien. Il leur a fallu un commencement, ils se sont dépensés sans compter, et ils ont réussi à livrer des navires de guerre aussi solides. . . .

M. CURRIE: Autant que je sache, la compagnie a construit un seul navire dans tout le cours de son existence, et je crois que le chantier est présentement en liquidation.

M. PUGSLEY: Mais c'était l'un des meilleurs navires de guerre du monde. A présent, permettez-moi d'ajouter quelques mots au sujet du coût. L'honorable premier ministre sait que, récemment, le gouvernement brésilien a décidé d'acquérir deux super-dreadnoughts, ou, en tous cas, des bâtiments de guerre du modèle le plus perfectionné. L'entreprise de leur construction a été adjugée en Angleterre. Le gouvernement de la république Argentine a conséquemment décidé qu'il devait posséder deux vaisseaux de guerre aussi puissants que ceux du gouvernement brésilien, et il a demandé des soumissions à tous les constructeurs de navires de l'univers. Les constructeurs anglais ont été priés de soumissionner concurremment avec ceux des Etats-Unis. Les entreprises de la construction de ces navires ont été obtenues, l'une par la Fore River Shipbuilding Company, de Massachusetts, et l'autre par la New-York Shipbuilding Company, qui a ses chantiers près de Philadelphie. Leur prix était moins élevé que celui de toute autre société anglaise de construction navale soumissionnaire, et leurs dates de livraison étaient plus rapprochées.

J'ai appris que non seulement les soumissions des constructeurs américains étaient moins élevées que celles des constructeurs anglais, mais que la soumission de la Fore River Shipbuilding Company était effectivement de $250,000 moins élevée que la plus basse soumission de toute firme de constructiton maritime anglaise. Cela devrait être un assez fort témoignage qu'aux Etats-Unis, de toute manière, on peut construire des navires à aussi bon marché qu'en Angleterre dans les présentes conditions. Je ne m'explique pas du tout pourquoi mon très honorable ami ajouterait arbitrairement ce trente-trois et un tiers pour cent au coût de construction au Canada. Il devrait nous donner les détails qui établiraient ce trente-trois et un tiers pour cent. Consiste-t-il dans l'accroissement du coût de la main-d'œuvre ou dans l'augmentation du coût des matériaux, ou bien mon honorable ami y comprend-il le coût de l'établissement et de l'équipement du chantier maritime en Canada? En ce qui concerne les soumissions demandées en 1910, je sais que les constructeurs anglais ont été appelés à soumissionner et avertis qu'ils devaient venir au Canada. On nous a alors déclaré, comme, je suppose, on le déclare maintenant au Gouvernement actuel, qu'il était préférable de faire construire nos navires en Angleterre. On lui a dit, sans doute, qu'il leur sera dispendieux de venir au Canada, étant donné qu'il leur faudra créer ici de nouvelles installations. Nous avons dit à ces messieurs en 1910: Nous allons imposer comme condition *sine qua non* de la soumission que les chantiers maritimes doivent être établis au Canada et que les navires doivent aussi y être construits.

M. CURRIE: Y compris les canons et la cuirasse?

M. PUGSLEY: Non, le Gouvernement devait fournir les canons et la cuirasse.

M. CURRIE: Et la force motrice?

M. PUGSLEY: Les machines? Oui.

M. CURRIE: Et les chaudières?

M. PUGSLEY: Oui, les chaudières, autant que je me rappelle. Mon honorable ami rit —il rirait, cela va sans dire, de toute personne qui opposerait le jugement de constructeurs de navires au sien. Mais, en 1909, il était aussi en faveur d'une marine canadienne. En tout cas, le point que je cherche à établir, c'est que ces constructeurs anglais, des firmes comme la Armstrong-Whitford Company, qui est affiliée à la firme de construction maritime canadienne, qui a l'intention de s'installer à Sydney; la Beardmore and Company, la Cammell, Laird and Company, Vickers, Sons Maxim, qui établit l'immense bassin à Montréal et y équipe des chantiers en vue de la construction maritime, la Thames Shipbuilding Company, et plusieurs autres compagnies ont consenti ou se sont engagées à venir au Canada et à soumissionner pour la construction de ces navires. Parmi ces soumissionnaires se trouvait la Cammell, Laird and Company. Je profiterai de l'occasion, si l'on me permet de continuer—et j'espère ne pas interrompre sans motifs ceux qui demandent des renseignements—pour formuler quelques remarques à l'adresse du ministre de la Marine et des Pêcheries. Au commencement de la présente session, alors que la question nous était soumise, j'ai attiré l'attention de cette Chambre sur ce que mon honorable ami, quand il fut investi de la charge qu'il occupe maintenant, avait eu l'occasion, en sa qualité de représentant de Saint-Jean, (N.-B.), d'adjuger une entreprise en vue de la construction de dix navires, six croiseurs et six contre-torpilleurs, pour la somme totale de $11,000,000. Ces chiffres étaient bien inférieurs à ceux que nous a aujourd'hui fournis le premier ministre. Le ministre de la Marine et des Pêcheries avait l'occasion de dire alors à ses collègues: Quand on m'a confié le portefeuille de la Marine, j'ai trouvé dans mes liasses ces soumissions des firmes britanniques de construction maritime, les principaux constructeurs de tout l'univers, qui s'engageaient à construire des navires à Montréal, à Sydney et à Halifax; et, parmi les soumissions, j'ai trouvé celle de la Cammell, Laird and Company, l'une des firmes de construction maritime les plus importantes et les plus renommées de l'univers, une compagnie qui a construit de nombreux na-

vires de guerre de fort tonnage pour le compte du gouvernement britannique, et qui a tout récemment achevé l'un des plus vastes bassins à flot au profit du même gouvernement. Il avait l'occasion de dire a ses collègues: Je trouve la soumission de la Cammell, Laird and Company, qui est la plus basse. Le dernier gouvernement a fait remise de tous les dépôts, sauf celui de cette dernière compagnie, et son dépôt est entre mes mains en garantie de l'exécution de ces travaux et de la construction de ces dix navires. Au lieu de demander à ses collègues d'adjuger l'entreprise, mon honorable ami a remis le dépôt, et, ainsi que je l'ai dit, le Canada et le port de Saint-Jean ont perdu l'occasion qui se présentait alors de voir l'une des plus importantes firmes de construction de l'univers établir son installation dans le Dominion du Canada, et de s'y livrer activement à la construction de ces navires de guerre. Elle devait s'établir dans le port de Saint-Jean. Quelques-uns des journaux qui appuient mon honorable ami ont tiré profit d'une déclaration formulée par mon très honorable ami, le leader de l'opposition, et portant que, si le présent Gouvernement l'avait désiré, il aurait pu faire construire ces navires à Montréal, pour alléguer que j'ai trompé la Chambre et induit en erreur le peuple de Saint-Jean. Durant tout le présent débat, le ministre de la Marine a été atteint de la même maladie du silence, dont souffrent si gravement la plupart des honorables ministres de l'autre côté de cette Chambre, et il n'a pas répondu aux accusations que j'ai portées. Par conséquent, je crois qu'il m'incombe de consigner aux "Débats" la correspondance échangée avec la Cammell, Laird and Company, l'offre de s'établir à Saint-Jean, afin que mon honorable ami puisse, comme il le doit, profiter de la première occasion pour se départir de la politique de silence qu'il a adoptée, et faire connaître à ce comité, au peuple canadien et à la ville de Saint-Jean, les raisons qui l'ont amené à faire remise du dépôt, au lieu d'accepter cette soumission et de passer contrat, et à dire à la firme de construction maritime britannique: Bien que vous ayez offert de construire à ces taux raisonnables au Canada, nous n'aurons aucun commerce avec vous et nous allons vous remettre votre dépôt. Voici la soumission de la Cammell, Laird and Company, et je la lis d'après le rapport présenté par le ministre de la Marine et des Pêcheries:

Soumission de la Cammell, Laird and Company
A responsabilité limitée,
Montréal, le 29 avril 1911

Au sous-ministre du service de la Marine,
Ottawa.

Monsieur,—Conformément à votre intention de février 1911 de demander soumissions en vue de la construction des vaisseaux voulus pour le service de la marine du Canada, nous avons présentement l'honneur de vous soumettre nos offres.

Nous avons compris que la première considération est l'acquisition d'un emplacement convenable, car nous nous sommes rendus compte que vous attachiez une grande importance à son adaptation aux chantiers de construction navale et aux travaux de génie projetés. Aux termes de votre demande de soumission, ces chantiers doivent être établis en Canada dans un endroit approuvé par le ministre sur la côte orientale ou occidentale, ou sur le Saint Laurent à Montréal ou en aval.

En conséquence, nous avons étudié avec prudence les revendications comparatives de nombreuses localités, tant sur le Saint-Laurent que sur les côtes orientale et occidentale du Dominion.

En ce qui concerne la côte du Pacifique nous sommes amenés à la conclusion que la construction de bâtiments de guerre à cet endroit serait effectuée, sous le rapport de la main-d'œuvre et des fournitures de matériaux, dans des difficultés qui rendraient absolument prohibitifs les prix de la construction de vos vaisseaux projetés. Sur la côte de l'Atlantique, dans nos recherches de localités appropriées pour les travaux projetés, nous avons surtout arrêté notre choix sur Sydney et Saint-Jean (N.-B).

En ce qui concerne la première ville, nous ne pouvons reconnaître que nous ayons quelque espoir de ne pas éprouver de graves dommages au cours de l'hiver à cause des banquises, ce qui, à notre avis, préjudicierait fortement aux opérations se rattachant à la construction, à la mise en bassin ou à la réparation des navires de toute catégorie, mais se rattachant surtout aux bâtiments de guerre. Nous croyons que, au point de vue stratégique et pratique, le seul endroit qui puisse être approuvé est celui qui n'aura pas à souffrir de la glace dans les mois d'hiver.

Nous avons donc arrêté notre choix sur Saint-Jean, (N.-B.), qui procure l'emplacement le plus naturel et le plus avantageux pour le chantier de construction navale, le bassin de radoub et les autres ouvrages connexes projetés, et nous vous transmettons deux plans. Le plan n° 1, qui est un plan à clef, indique l'emplacement projeté, et le plan n° 2, qui est un projet complet de chantier de construction navale susceptible de construire le plus grand nombre de vaisseaux de guerre qui seront vraisemblablement nécessaires pendant de nombreuses années.

Dans le but d'acquérir l'emplacement du chantier projeté, nous avons entamé des négociations avec une firme d'entrepreneurs située en Canada, et, pourvu que nous puissions conclure des arrangements satisfaisants avec cette firme au sujet de l'acquisition et de la remise de l'emplacement avec les constructions nécessaires, et les installations de lancements, etc., etc., nécessaires, nous sommes prêts à l'équiper de machines, outils, d'une usine motrice, de grues et des autres accessoires, en vue de réaliser le programme de votre ministère.

Notre prix pour chacun des quatre croiseurs du type perfectionné "Weymouth" sera de $1 950,000.

Notre prix pour chacun des six contre-torpilleurs de la classe de rivière du modèle "Acorn" sera de $580,000.

Lorsque les vaisseaux seront achevés, ils seront livrés au ministre du service naval dans le port de Saint-Jean, (N.-B.)

Contrat.

Nous nous conformons généralement aux stipulations énoncées dans les formules de contrat et annexes soumises avec votre lettre d'in-

formation, faisant observer qu'il pourra être nécessaire d'opérer certaines modifications, si l'emplacement projeté de Saint-Jean est homologué.

A titre de renseignements supplémentaires, nous désirons vous faire connaître que notre firme construit actuellement dans nos chantiers de Birkenhead un croiseur et des contre-torpilleurs du même genre que ceux pour lesquels nous avons par la présente soumissionné; le croiseur Melbourne pour la fédération australienne, et les contre-torpilleurs pour le gouvernement de Sa Majesté. Dans ces conditions, nous somme particulièrement bien outillés pour exécuter ce genre important et spécial de travaux.

Nous avons l'honneur d'affirmer que si notre soumission était acceptée, nous nous appliquerions à exécuter ces travaux à l'entière satisfaction du ministre et du sous-ministre du service naval.

Nous avons l'honneur d'être, vos obéissants serviteurs,

Cammell, Laird and Company, Ltd.
(Signé) R. R. BEVIS,
Directur gérant.

Soumission pour croiseurs et contre-torpilleurs.

Montréal, le 29 avril 1911.
Au sous-ministre du service naval,
Ottawa.

Ainsi que le ministre de la Marine a dû en être instruit quand il a pris la direction de son ministère, voici une soumission régulière, irréprochable et bien déterminée suivant le cahier des charges fourni par le ministère avec l'approbation de l'amirauté britannique, une soumission pour la construction de ces quatre croiseurs au coût de $1,950,000 chacun, et de ces six contre-torpilleurs pour la somme de $580,000 chacun. De plus, cette firme était alors même occupée à la construction, dans ses chantiers de Birkenhead en Angleterre, des croiseurs Melbourne et des contre-torpilleurs pour le compte du gouvernement de Sa Majesté, du même type que ceux pour lesquels elle soumissionnait. Annexée à cette soumission était une lettre de la Cammell, Laird and Company, en date du 29 avril 1911, Montréal, adressée au sous-ministre du service naval. Cette lettre était ainsi conçue:

Soumission pour croiseurs et contre-torpilleurs
Montréal, le 29 avril 1911.
Au sous-ministre du Service naval,
Ottawa.

Monsieur,—Conformément aux stipulations insérées dans votre lettre de renseignement, nous vous transmettons ci-inclus notre chèque certifié pour vingt mille livres (£20,000), dont vous accuserez réception en l'adressant à

Cammell, Laird and Company, Ltd.,
Au soin de John Reid & Co.,
231 Board of Trade Building,
Montréal.

Nous avons l'honneur d'être vos obéissants serviteurs,

Cammell, Laird and Company Ltd.,
(Signé): R. R. BEVIS,
Directeur-gérant.

Remarque—L'agent à Ottawa de la Capital and Counties Bank de Londres est la Canadian Bank of Commerce.

M. PUGSLEY.

Voici encore une lettre de M. Desbarats, le sous-ministre de l'ancien service naval, à la Cammell, Laird and Company, écrite le 5 mai. Je lirai cette lettre, car, à cause de ce qui est survenu, il est important que toute cette correspondance soit consignée aux "Débats", où chaque membre pourra en prendre connaissance. Voici son contenu:

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre soumission du 29 avril pour la construction des vaisseaux voulus pour le service naval du Canada.

Il y a quelques points de votre soumission qui semblent plutôt indéterminés, et au sujet desquels je désirerais obtenir de plus amples renseignements, qui me permettront de comparer équitablement votre soumission à celles transmises par d'autres firmes.

A la page 3 de votre soumission, vous énoncez que, pourvu qu'il puisse être conclu des arrangements satisfaisants avec cette firme, vous êtes prêts à équiper un chantier de machines-outils suffisantes, etc., pour réaliser le programme du ministère.

D'après cette observation, il semblerait que vous fassiez dépendre votre soumission des arrangements que vous pourriez conclure avec une firme d'entrepreneurs, qui exécuterait pour votre compte certains travaux à des conditions satisfaisantes. Cela ne met pas votre soumission sur un pied très satisfaisant, vu que le ministère n'a pas l'assurance que vous serez à même de conclure les arrangements que vous jugerez satisfaisants, et il est difficile pour le ministère de considérer cette soumission.

A la page 4 de votre soumission vous énoncez qu'il pourra être nécessaire d'opérer certaines modifications dans les stipulations du contrat, si l'emplacement projeté de Saint-Jean est homologué.

Les modifications que vous proposez peuvent être importantes, ou seulement d'une nature peu importante, mais, comme rien dans votre soumission m'indique la nature de ces modifications, cela laisse votre soumission sous une forme très indéterminée, et le ministère n'est pas en état de déterminer les stipulations que votre soumission ne renferme pas.

Vous m'obligeriez en me transmettant tous les renseignements sur les points que j'ai énumérés.

Comme je désire vivement mettre immédiatement en ordre les soumissions, je serais heureux de recevoir ces renseignements le plus tôt possible.

Votre bien dévoué,
(Signé): G. C. DESBARATS,
Sous-ministre du service de la marine.

Le 9 mai, la Cammell, Laird & Co. répondit à cette lettre dans les termes suivants:

Cammell, Laird & Co., Limited,
Shipbuilding and Engineering Works,
Birkenhead.

Cher Monsieur,—Nous accusons réception de votre lettre du 5 courant, et, en réponse, nous avons l'honneur de faire les observations suivantes:

Si notre soumission était acceptée, nous avons l'honneur de vous assurer que nous pouvons conclure, en ce qui concerne l'acquisition d'un emplacement convenable pour les constructions navales, etc., à Saint-Jean (N.-

B.), les arrangements que votre ministère jugera satisfaisants.

En ce qui concerne la modification à apporter aux stipulations du contrat, nous avions en vue les amendes à être prélevées, si les travaux n'étaient pas achevés à la date fixée, mais nous sommes prêts à renoncer à cette modification.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos obéissants serviteurs,
Cammell, Laird & Co., Limited,
(Signé): R. R. BEVIS,
Au sous-ministre du service de la Marine,
Rue Sussex, Ottawa.

C'est dans cet état, monsieur le président, que se trouvait la correspondance quand le Gouvernement précédent a perdu le pouvoir.

M. CURRIE: Quelle est la date de cette correspondance?

M. PUGSLEY: La soumssion est en date du 29 avril 1911. Annexée à la soumission est une lettre, datée du même jour, de Cammell, Laird & Company adressée au sous-ministre. Puis, le 5 mai, il y a une lettre du sous-ministre, M. Désbarats, dont j'ai fait mention, et, le 9 mai, il y a une lettre de Cammell, Laird & Company en réponse. Elle énonce entre autres choses:

Si notre soumission était acceptée,, nous avons l'honneur de vous assurer que nous pouvons conclure, en ce qui concerne l'acquisition d'un emplacement convenable pour les constructions navales, etc., à Saint-Jean, (N.-B.), les arrangements que votre ministère jugera satisfaisants.

M. CURRIE: Combien de mois se sont écoulés depuis cela et l'élection?

M. PUGSLEY: Juin, juillet, août et une partie de septembre; quatre mois.

M. CURRIE: Pourquoi cela n'a-t-il pas été accepté, alors qu'il y avait encore quatre ou cinq mois avant l'élection?

M. PUGSLEY: Voici une question très appropriée, et j'y répondrai de mon mieux. Si je me rappelle bien, les soumissions ont été déposées le dernier jour de mai. C'est alors que mon très honorable ami, qui dirige actuellement l'opposition, et le ministre de la Marine et des Pêcheries partirent pour l'Angleterre le 12 mai 1911, pendant que la Chambre siégeait, pour assister au couronnement. Je puis dire à mon honorable ami que le cahier des charges était absolument secret. Il a été compilé par l'amirauté britannique et était assujetti au serment concernant les secrets d'office. En outre, comme le Gouvernement faisait tout concurremment avec l'amirauté britannique et dans la plus étroite coopération avec elle, ainsi que le prévoyait la résolution de 1909 adoptée par cette Chambre, il a été jugé à propos, avant d'adjuger les entreprises, de consulter encore l'amirauté britannique. On ne peut demander des soumissions pour la construction de vaisseaux de guerre qu'aux seules firmes approuvées par l'amirauté anglaise, et il a été jugé raisonnable de la consulter à nouveau avant d'adjuger ces entreprises.

M. CURRIE: C'est la raison du retard?

M. PUGSLEY: C'est une des raisons du retard. Les ministres se rendirent en Angleterre et en revinrent en juillet. Je pense que c'était vers le 14 ou le 15 de juillet. Le 29 du même mois le Parlement fut dissous et l'on ordonna une élection générale. Or, la raison, et, si je ne me trompe, la seule, pour laquelle on n'accorda pas l'entreprise relative à la construction de ces navires, c'est que le Parlement avait été dissous. Vu l'importance de cette entreprise, on jugea tout raisonnable de ne pas l'adjuger tant que l'élection générale ne serait pas terminée. Comme député de Saint-Jean, j'étais naturellement désireux que l'on adjugeât le plus tôt possible l'entreprise relative à la construction du bassin de radoub et à l'exécution des travaux projetés dans le port de Saint-Jean. Cependant, mes collègues furent d'avis—et je finis par trouver qu'ils avaient raison—que l'adjudication de l'entreprise fût différée jusqu'après l'élection.

M. CURRIE: La politique navale du Gouvernement précédent fut-elle approuvée par les électeurs?

M. PUGSLEY: L'honorable député a demandé pour quelle raison ces entreprises n'avaient pas été accordées, et j'essaie de l'éclairer.

M. CURRIE: Le Gouvernement précédent désirait faire approuver sa politique navale par le peuple; c'est par ces paroles que le chef de l'opposition a commencé son premier discours. Est-ce exact?

M. PUGSLEY: Ce que j'ai dit, c'est que l'importance de cette entreprise et de celles qui concernaient l'exécution de travaux dans le port de Saint-Jean a porté le Gouvernement à décider qu'il fallait plutôt, dans l'intérêt public, s'abstenir d'adjuger l'entreprise pendant l'élection. Après l'élection, nous nous sommes aperçus que nous aurions absolument mal fait de l'adjuger.

M. CURRIE: Parce que votre politique venait d'être condamnée.

M. PUGSLEY: Parce que le peuple avait donné une majorité à l'encien chef de l'opposition. Nous avons jugé convenable de laisser à nos successeurs le soin de s'occuper de ces grandes entreprises.

M. CURRIE: L'honorable député me permttra-t-il de lui demander pour quelle bonne raison lui et les siens demandent un autre crédit à ce même sujet?

M. PUGSLEY: Je regrette que l'honorable député soit venu m'interrompre, il

m'oblige ainsi à faire perdre à la Chambre un temps précieux que je désirerais lui épargner. Je lui rappellerai, toutefois, que la défense navale du pays est aujourd'hui l'objet de deux propositions différentes, dont l'une comporte une politique de contribution. A l'appui de cette idée, le premier ministre nous a dit, d'une façon claire et tranchée, que ce serait le comble de la folie de chercher à faire construire une marine par le peuple canadien; que, selon lui—et il devait parler au nom du Gouvernement—il vaudrait infiniment mieux aider à construire la marine impériale, de façon à en placer tous les navires sous une seule et même direction. Telle est la politique du Gouvernement; je ne saurais dire si elle consiste à verser des contributions régulières, mais elle comportera des contributions que nous ferons de temps à autre pour aider à la construction définitive de la marine impériale. D'un autre côté, le parti libéral a inauguré une politique basée sur le programme qui avait recueilli, en 1909, les suffrages unanimes de la Chambre.

M. CURRIE: Et qui fut condamnée par le peuple le 21 septembre

M. PUGSLEY: A cette élection générale, le Gouvernement a obtenu dans tout le Canada, une majorité de 44,000 voix seulement, et encore faut-il y compter les électeurs représentés par les sept députés nationalistes de la province de Québec, qui ont voté contre le bill. Déduction faite des suffrages des électeurs que ces députés représentent, il reste une majorité de 2,000 voix contre le Gouvernement sur cette question. Etant admis qu'il faille compter en faveur du Gouvernement les électeurs de la division de Queen-et-Sunbury, il ne resterait, pour tout le Canada, qu'une majorité de 2,000 voix en faveur de la proposition. Nous soutenons que, dans ces circonstances, il conviendrait de faire décider la question par le peuple. Cet argent n'appartient pas plus au député de Simcoe-nord qu'à n'importe quel autre citoyen de ce pays.

M. CURRIE: Par ces paroles absurdes. l'honorable député ne doit pas vouloir indiquer qu'il nous prend pour des enfants. Chercherait-il, par hasard, à entraver l'expédition de la besogne de la Chambre par des discours aussi insensés?

M. PUGSLEY: Monsieur le président. que pensez-vous d'un député qui qualifie d'insensées les observations d'un collègue?

M. le PRESIDENT: L'honorable député devrait se rétracter.

M. CURRIE: Pour me servir d'une vieille formule, je dirai qu'il me ferait plaisir de pouvoir dire la même chose dans des termes qui fussent parlementaires. Je me rétracte.

M. PUGSLEY: En entendant les expressions qu'il arrive parfois à l'honorable député d'employer, on se demande si le Gouvernement ne prie pas le ciel de le délivrer de ses amis?

M. CURRIE: C'est précisément cette prière que la droite fait à votre sujet.

M. PUGSLEY: Mes relations avec mes amis sont des plus cordiales et des plus agréables.

M. DAVIDSON: Si le parti libéral était sorti victorieux des dernières élections, le parti de mon honorable ami aurait-il accepté les soumissions dont il parle?

M. PUGSLEY: Je ne vois pas pourquoi il ne les aurait pas acceptées.

M. DAVIDSON: L'honorable député sait-il que sir Wilfrid Laurier a déclaré, avant l'élection, que si son parti revenait au pouvoir, les navires seraient construits à Montréal?

Sir WILFRID LAURIER: On aurait pu avoir des chantiers à Montréal et à Saint-Jean. Il y avait des soumissions pour les deux endroits, si je me rappelle bien.

M. PUGSLEY: Je suivais cette affaire de très près, dans l'intérêt de la ville de Saint-Jean.

M. HAZEN: Il vous aurait fallu en effet surveiller le premier ministre de très près; sans quoi il aurait fait construire ces navires à Montréal.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami en arrivant au pouvoir n'avait pas à surveiller son premier ministre. Il n'avait qu'à se surveiller lui-même, car c'était son propre département qui était chargé de présenter le rapport au conseil et personne n'était plus en état que lui de faire accepter la soumission de Cammell, Laird & Company. Les soumissions qui avaient été reçues imposaient un travail très considérable à l'ancien ministre de la Marine. Un soumissionnaire demandait un certain prix pour les différentes classes de navires, plus les droits qu'il aurait à payer sur tous les matériaux importés. La première soumission de Cammell, Laird & Company était conditionnelle et dépendait des arrangements qui seraient faits avec les entrepreneurs des travaux du port et du bassin de radoub à Saint-Jean. Tous les détails furent enfin réglés; toutes les soumissions furent débarrassées des conditions qui y étaient attachées et je ne vois pas pourquoi l'ancien Gouvernement, s'il était revenu au pouvoir, n'en aurait pas acceptées une.

M. DAVIDSON: Alors, je dois comprendre qu'aucun navire n'aurait été construit à Sydney ni à Halifax.

M. PUGSLEY: L'honorable député n'a pas le droit de supposer cela.

M. HAZEN: Vous auriez construit ces navires partout.

M. PUGSLEY: Il s'agissait de commencer à créer une marine canadienne.

M. BORDEN: Vous parliez, il y a un instant, de ces navires en particulier.

M. PUGSLEY: Ceux-là n'auraient pas été construits à Halifax ou à Sydney.

M. BORDEN: S'ils avaient été construits à Montréal et à Saint-Jean, aurait-on pu les construire également à Halifax et a Sydney?

M. PUGSLEY: L'honorable premier ministre est en passe de devenir presque aussi facétieux que l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie).

M. DAVIDSON: Mon honorable ami sait-il que l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) déclarait pendant la campagne électorale que si son parti sortait victorieux de l'élection et que si dans les six mois suivants le Gouvernement n'avait pas commencé à faire construire les navires dans le port de Sydney, il remettrait son mandat ?

M. PUGSLEY: Je n'ai aucun doute que si mon honorable ami avait fait cette promesse il l'aurait tenue. La 'Canadian Shipbuilding Company' qui était affiliée avec de grands constructeurs maritimes de Belfast, avait offert de construire des navires à Sydney. Je sais également que la ville de Sydney offrait généreusement de contribuer à la construction d'un bassin de radoub et de chantiers maritimes à cet endroit et c'est avec beaucoup de satisfaction que j'ai recommandé au conseil d'approuver un marché préliminaire concernant ces travaux. Je répète que je n'ai aucun doute que mon honorable ami aurait tenu sa promesse, mais, à titre de représentant de la ville de Saint-Jean, j'aurais fait tout en mon pouvoir pour faire accepter la soumission de Cammell, Laird et Cie, pour ces dix navires.

Il n'y a aucun doute que d'autres navires auraient également été construits et qu'on aurait installé des chantiers à Sydney, à Montréal et peut-être à Halifax, ainsi que sur la côte du Pacifique, puisqu'il s'agissait de créer une marine canadienne. Nous commencions avec dix navires, mais nous prévoyions le temps où il faudrait demander de nouvelles soumissions pour compléter les escadres que désirait l'amirauté et dont nous admettions la nécessité.

Il n'y a pas de doute qu'au sujet de la soumission de Vickers Sons and Maxim, l'honorable premier ministre d'alors désirait que cette compagnie entreprît la construction des navires à Montréal. Sans la décision unanime du Parlement, engageant le Gouvernement à adopter une politique de défense navale, avec des navires appartenant au Canada et construits au Canada, cette grande compagnie ne serait jamais venue s'installer dans le port de Montréal. Cette compagnie, croyant que le Canada avait adopté une politique permanente de défense navale, dépensa environ $5,000,000 pour installer des chantiers dans le pays.

M. CURRIE: Le Gouvernement lui avait-il promis ou laissé entendre qu'il lui confierait la construction d'un certain nombre de navires, si elle installait des chantiers à Montréal ?

M. PUGSLEY: Cette question de la construction de navires pour une marine canadienne a été discutée entre cette compagnie et l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries. La compagnie ayant été informée que le Parlement avait décidé d'avoir une marine canadienne, supposa qu'en venant s'établir ici elle aurait plus de chances d'obtenir une partie des travaux.

M. CURRIE: Avait-elle reçu quelques promesses ?

M. PUGSLEY: Pas que je sache. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) devrait nous dire pourquoi il n'a pas conseillé à son Gouvernement d'accepter la soumission de Cammell, Laird et Cie. Il ne peut y avoir que trois raisons. La première, c'est qu'il n'avait pas confiance dans cette compagnie; la deuxième, c'est cette raison inacceptable qu'il a donnée au commencement de la session, quand il a expliqué que la construction de ces dix navires prendrait au moins six ans et qu'ils seraient demodés avant d'être finis; la troisième raison, c'est que le Gouvernement ayant fait une alliance avec les nationalistes, se trouvait dans l'impossibilité de faire quoi que ce soit pour une marine canadienne. Une seule de ces raisoons peut avoir quelque valeur et je demande au ministre de la Marine de nous dire pourquoi il n'a pas conseillé au Gouvernement d'accepter la soumission de Cammell, Laird et Cie.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Mon honorable ami (M. Pugsley) m'a déjà reproché de ne pas prendre la parole assez souvent. Personne ne pourra lui adresser le même reproche. Il paraît souffrir d'une maladie qu'on pourrait appeler "cacoethes loquendi". Il est continuellement sous l'impression qu'une question ne peut pas être réglée sans qu'il ne l'ait discutée à perte de vue. De plus, il ne peut pas permettre à un député de prononcer un discours, sans lui poser une foule de questions qui, la plupart du temps, n'ont aucun rapport avec le sujet en discussion. La conséquence est que ses collègues commencent à s'inquiéter, car en vieillissant le mal va empirant. Je ne conçois pas qu'il puisse me reprocher de n'avoir pas pris part au débat sur la ques-

tion navale. Lorsque la première lecture du bill fut proposée, j'ai pris la parole après l'honorable premier ministre et j'ai réfuté du mieux que j'ai pu les prétentions et les arguments de l'honorable chef de l'opposition. J'ai aussi exposé à la Chambre les motifs et les intentions du Gouvernement en proposant ce projet de loi. Depuis, je n'ai pas cru nécessaire de prendre la parole de nouveau, parce qu'aucune question nouvelle n'a été introduite dans le débat, si on en excepte le discours de l'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. McLean) que le député de Saint-Jean (M. Pugsley) voudrait expulser des rangs du parti libéral, bien que celui-là ait rendu de meilleurs et de plus anciens services à ses amis politiques.

L'honorable député de Saint-Jean a visité des chantiers maritimes aux Etats-Unis et il nous est revenu avec des renseignements qui lui ont été communiqués concernant le coût de la construction maritime dans ce pays. Fort de ces renseignements, il voudrait nous faire croire qu'aux Etats-Unis on peut construire des navires de guerre presque aussi économiquement qu'en Angleterre. S'il avait un peu plus étudié la question, je suis certain qu'il aurait gardé pour lui des renseignements qui sont, pour dire le moins, inexacts. Je sais qu'il y a une vingtaine d'années, lorsque les Etats-Unis ont commencé à construire des navires de guerre pour leur marine, le coût de la construction était d'environ $300 par tonne plus élevé qu'en Angleterre. Je sais aussi, desources absolument autorisées, que le coût actuel de la construction aux Etats-Unis est d'environ $125 par tonne plus élevé que dans la Grande-Bretagne.

M. PUGSLEY: Je tiens mes renseignements du président de la Fore River Shipbuilding Company. L'honorable ministre veut-il dire de qui il tient les siens?

M. HAZEN: Je n'ai aucune objection à donner la preuve de tout ce que j'avance. En 1902-1903, le "King-Edward" qui a un déplacement de 16,350 tonnes, a été construit en Angleterre au coût de $7,533,000, soit $4.60 par tonne. En 1906, a été construit le dreadnought, le navire d'après lequel sont désignés ceux de la même classe et qui possèdent un déplacement de 17,900 tonnes; il a coûté $9,720,000 ou $543 par tonne. "L'Orion", avec un déplacement de 22,000 tonnes, a été construit en 1910 et a coûté $10,692,000 ou $4.75 par tonne. Le "Lion", avec un déplacement de 26,350 tonnes, a été construit en 1911 et a coûté $11,421,000 ou $433.40 par tonne. Ainsi, un navire de 26,350 tonnes, construit en Angleterre, coûte $433.40 par tonne et un navire de 28,000 tonnes, construits aux Etats-Unis, coûte $550 par tonne.

M. SINCLAIR: Le ministre peut-il donner le nom du navire américain dont il parle?

M. HAZEN.

M. HAZEN: Je n'ai pas le nom du navire ici, mais je me le procurerai.

M. MACDONALD: Le prix mentionné par l'honorable ministre comme étant celui de l' "Orion" est d'un million de dollars plus élevé que celui que donne l'Annuaire Naval.

M. HAZEN: Si l'honorable député consulte encore l'Annuaire Naval, il constatera que le prix mentionné ne comprend pas l'armement ou les canons.

M. MACDONALD: Il y a un astérique indiquant que le prix mentionné comprend aussi les canons.

M. HAZEN: Ces renseignements m'ont été fournis par les fonctionnaires du département naval qui ont fait des recherches minutieuses et qui sont prêts à établir l'exactitude des chiffres que je viens de soumettre. Le mémoire que je cite en ce moment est signé par l'amiral de la marine, M. Kingsmill. Mon honorable ami a toute liberté de critiquer ces renseignements. Ceux de l'honorable député de Saint-Jean lui ont été fournis au cours d'une conversation, par un citoyen américain intéressé dans la construction maritime dans son pays; il est évident qu'il n'a pas suffisamment étudié la question.

M. PUGSLEY: Comment l'honorable ministre explique-t-il qu'il y a environ trois ans la république Argentine a demandé des soumissions pour deux grands cuirassés d'escadre de 28,000 tonnes et que c'est une compagnie américaine qui a obtenu l'entreprise, en concurrence avec les constructeurs du monde entier?

M. HAZEN: Si je me rappelle bien, à cette époque, la construction maritime était presque complètement arrêtée aux Etats-Unis. Les constructeurs américains, pour ne pas laisser leurs ouvriers inoccupés, ont accepté cette entreprise à des prix exceptionnellement bas.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a parlé d'une forte augmentation dans le coût de la construction des navires de guerre. A en juger par les chiffres que nous a communiqués le premier ministre, il n'y a aucun doute que la construction maritime coûte beaucoup plus cher aujourd'hui qu'il y a quelques années. Laissant de côté les dimensions des navires et des canons qui augmentent continuellement, il est incontestable que la main-d'œuvre et les matériaux coûtent beaucoup plus cher. La vitesse supérieure des navires modernes, même si elle ne dépasse pas quelques nœuds, augmente considérablement le coût de la construction et celui de l'entretien. Les canons de 12 pouces ont été remplacés par des canons de 13·5 pouces, ce qui en augmente le prix; les nouveaux armements nécessitent des blindages plus puissants et

entraînent certaines modifications dans la construction. Les cuirassés modernes sont pourvus de batteries secondaires protégées par des casemates, ce qui n'existaient pas sur les anciens navires. Tout cela augmente le coût d'un navire et c'est pourquoi l'amirauté prétend que les navires qui sont construits à présent, sur des plans perfectionnés et munis d'inventions récentes, coûtent beaucoup plus cher que les navires de la même classe, construits il y a quelques années.

L'honorable député de Saint-Jean a répété un discours qu'il avait déjà prononcé plusieurs fois, ici même et dans le comté qu'il représente. Dans la ville de Saint-Jean, ce discours ne paraît pas avoir produit beaucoup d'effet sur les électeurs qui étaient appelés à voter pour lui et pour moi. L'honorable député veut savoir pourquoi en devenant ministre de la Marine et des Pêcheries, le 10 octobre 1911, je n'ai pas fait consentir mes collègues à accepter la soumission de Cammell, Laird and Company, pour la construction de navires dans la ville de Saint-Jean. L'honorable député veut parler des croiseurs et des contre-torpilleurs pour lesquels le Gouvernement dont il faisait partie avait demandé des soumissions. La Chambre m'excusera si je prends la liberté de rétablir les faits à propos de cette affaire. Les soumissions ont été demandées au commencement de l'année de 1911 et ont été reçues à Ottawa le 1er mai de la même année. Les élections ont eu lieu le 21 septembre, quatre mois et trois semaines après la réception et l'ouverture des soumissions.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre ne fait-il pas erreur sur les dates?

M. HAZEN: Je répète que les soumissions ont été reçues le 1er mai, que les élections ont eu lieu le 21 septembre et que le Gouvernement a démissionné le 10 octobre suivant, après avoir eu les soumissions entre les mains pendant près de cinq mois. L'honorable député se rendait parfaitement compte de la fausse position dans laquelle il se trouvait pour porter cette accusation contre moi et il a cherché à inventer des raisons pour s'excuser de ne pas avoir concédé l'entreprise avant l'élection du 21 septembre ou avant la démission du Gouvernement. Pour tout homme non préjugé un délai de quatre mois et trois semaines semble plus que suffisant pour qu'un Gouvernement se décide à accepter ou à refuser une soumission, et cependant, l'honorable député qui se prétend si dévoué aux intérêts de Saint-Jean, a laissé passé cinq longs mois sans faire un pas, sans prononcer une parole, pour faire accepter l'une ou l'autre de ces soumissions.

Quelle excuse donne-t-il de son inaction? Il dit que l'affaire était très importante; qu'il fallait consulter l'amirauté; que le premier ministre et le ministre de la Marine avaient été obligés d'aller en Angleterre, pour assister aux fêtes du couronnement; qu'ils ne sont revenus au pays qu'au mois de juillet et que le temps avait manqué au Gouvernement pour décider la question avant les élections. Analysons un peu la valeur de cette excuse. Quelle meilleure occasion pouvait-on avoir de consulter l'amirauté que celle qu'offrait la présence du ministre de la Marine et du premier ministre, en Angleterre, pendant plusieurs semaines de l'année 1911?

Les ministres n'avaient pas à subir les délais qu'entraîne toujours une longue correspondance échangée entre deux pays; ils logeaient à Londres dans un hôtel qui n'était qu'à un jet de pierre des bureaux de l'amirauté, et ils sont revenus au Canada sans avoir pris aucune décision au sujet de cette question qu'ils ont laissée traîner jusqu'à l'élection du 21 septembre, et entre cette date et le 10 octobre, ils n'ont rien fait. Le Gouvernement a abandonné les rênes du pouvoir le 10 octobre sans avoir signé aucun contrat, tout comme mon honorable ami a remis son portefeuille sans avoir adjugée l'entreprise des travaux projetés dans cette partie du port de Saint-Jean, connue sous le nom de baie Courtenay. C'est un fait bien connu que mon honorable ami désirait beaucoup pour son avantage politique que le contrat pour les travaux dans la baie de Courtenay fût signé avant les élections générales, afin de pouvoir annoncer à ses électeurs, à grand renfort de trompettes, que l'entreprise était accordée et que les travaux allaient commencer. Et pourquoi l'entreprise n'a-t-elle pas été accordée? La seule conclusion à laquelle on peut arriver, c'est que mon honorable ami n'avait pas assez d'influence dans le cabinet pour le faire consentir à adjuger l'entreprise.

Au sujet du contrat pour la construction des navires à Saint-Jean, mon honorable ami dit que le Gouvernement aurait dû le signer après son arrivée au pouvoir. Pour trouver la raison qui a empêché l'ancien Gouvernement de ne pas adjuger les travaux et expliquer pourquoi mon honorable ami est obligé d'avoir recours à ces arguments futiles, ne pourrons-nous pas raisonnablement supposer, après ce qui est arrivé dans cette Chambre cet après-midi, que c'est parce que le Gouvernement d'alors n'aurait pas pu alors faire miroiter devant les yeux des électeurs de Sydney, Halifax, de Saint-Jean et de Montréal cette construction de navires, que l'on promettait à ces différentes villes. Tous les citoyens d'Halifax se rappellent que lors de l'élection du 21 septembre 1911 les orateurs libéraux dans la ville et le comté représentés par l'honorable premier ministre actuel, ne cessaient

de dire: "Tout ce que vous avez à faire c'est de maintenir le Gouvernement libéral au pouvoir, et le port d'Halifax aura la construction des navires". On disait absolument la même chose dans le comté de Cap-Breton et dans les villes de Montréal, Saint-Jean et Québec; à tous ces endroits on promettait la construction des quatre croiseurs et de six contre-torpilleurs.

Il sied mal à l'honorable député qui a négligé d'adjuger la construction des navires avant le 21 septembre de dire aujourd'hui que le Gouvernement actuel aurait dû le faire dès son arrivée au pouvoir. Mais pourquoi ne l'a-t-il pas fait avant le 21 septembre? Voulait-il tromper les électeurs de Sidney, d'Halifax, de Saint-Jean, de Québec et de Montréal auxquels on promettait la construction de navires de guerre dans chacun de ces endroits, en même temps, si le Gouvernement libéral était maintenu au pouvoir le 21 septembre? Il y a une très grande différence entre les déclarations de mon honorable ami de Saint-Jean et celles de l'honorable chef de l'opposition. La prétention de mon honorable ami que ces navires devaient être construits à Saint-Jean perd beaucoup de sa force devant la déclaration du très honorable chef de l'opposition, que si l'entreprise avait été accordée, on verrait aujourd'hui les navires s'élever sur les chantiers du port de Montréal.

Est-ce que mon honorable ami le premier ministre est mieux renseigné sur cette question que mon honorable ami, l'ancien ministre des Travaux publics (M. Pugsley)? Lequel devons-nous croire? Allons-nous dire, ainsi que mon honorable ami le député de Saint-Jean sera obligé de le dire à ses électeurs: Il ne faut pas tenir compte de ce qu'a dit sir Wilfrid Laurier, qui était premier ministre du Canada, et vous devez accepter ma parole et non pas la sienne.

Nous avons la déclaration formelle du très honorable chef de l'opposition, faite volontairement dans cette Chambre pendant ce débat,—et mon très honorable ami pèse ordinairement ses paroles lorsqu'il affirme quelque chose—que les navires mentionnés dans la soumission Cammell-Laird seraient aujourd'hui sur les chantiers à Montréal si son gouvernement avait été maintenu au pouvoir, et avait accordé l'entreprise. Comment l'honorable député de Saint-Jean peut-il concilier cela avec sa prétention que les navires auraient été construits à Saint-Jean? Il est vrai que l'honorable chef de l'opposition vient aujourd'hui à l'aide de l'honorable député de Saint-Jean, si l'on peut appeler cela une aide, et nous dit que l'on aurait pu construire des navires aux deux endroits. C'est la première fois que j'entends dire que l'on peut construire les mêmes navires à deux endroits différents en même temps. C'est un tour de force qui mettrait à l'épreuve l'habileté des plus grands mathématiciens ou hommes de science. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, dit que ces navires auraient pu être construits aux deux ports en même temps. L'honorable député de Saint-Jean essaie de s'en tirer en disant que l'on devait construire d'autres navires, mais ce n'était pas de ces autres navires que l'honorable chef de l'opposition parlait. Il parlait des mêmes navires que l'honorable député de Saint-Jean prétendait devoir être construits dans le port de cette ville si l'entreprise avait été accordée.

Je demanderai à mes honorables amis s'il n'est pas vrai qu'une société de constructeurs anglais, qui n'est pas la firme de Cammell-Laird, avait reçu du Gouvernement libéral la promesse absolue et positive que si le Gouvernement faisait construire ces navires pour lesquels des soumissions avaient été reçues le 1er mai 1911, 70 p. 100 au moins le seraient dans le port de Montréal. Je demande à mon honorable ami de répondre à cette question. Il ne le peut pas.

M. PUGSLEY: Je présume que l'honorable ministre veut parler de la compagnie Vickers-Maxim ?

M. HAZEN: Oui.

M. PUGSLEY: Je lui repondrai que je n'ai jamais su rien autre chose que ce que j'ai déjà dit.

M. HAZEN: Cette réponse n'est pas compromettante. Mais est-ce que mon honorable ami ne connaissait pas les desseins de l'honorable premier ministre et de ses amis dans le cabinet au sujet de cette question? Je ne demande pas ce que mon honorable ami a dit, mais le Gouvernement du Canada, et je demande de nouveau s'il n'est pas vrai que l'on avait promis à la compagnie Vickers-Maxim que si elle établissait des chantiers maritimes à Montréal, une forte proportion, soixante-dix pour cent au moins des navires qui devaient être construits, le serait à Montréal et par elle ?

Mon honorable ami demande pourquoi, lorsque je suis entré dans le cabinet, je n'ai pas conseillé à mes collègues de signer un contrat avec la compagnie Cammell-Laird. Faisons une courte revue des circonstances. J'ai déjà dit à la Chambre que le Gouvernement dont mon honorable ami était membre avait, sans aucune excuse ou raison que l'on puisse considérer bonne ou valide, retardé plus de quatre mois l'étude ou la signature de ces contrats. Mon opinion est que le Gouvernement les a étudiés, mais qu'il a jugé qu'il n'était pas de bonne politique de les signer avant les élections.

Je suis devenu ministre du service naval le 10 octobre 1911.

Le premier document qui m'a été soumis a été un mémoire du chef technique du ser-

vice naval et un autre du commandant Roper, un des officiers techniques du département,—ni l'un ni l'autre de ces officiers n'était nommé régulièrement, mais tous deux avaient servi dans la marine et avaient obtenu leurs positions à cause de leurs connaissances spéciales. Et que contenaient ces mémoires? Celui de l'amiral Kingsmill disait que ces vaisseaux seraient démodés avant qu'ils fussent achevés, d'après les termes du contrat. Ces mémoires n'avaient pas été préparés à ma demande; en fait celui du commandant Roper était daté du 20 septembre, le jour précédent les élections générales, et près de deux semaines avant que je devinsse ministre du Service naval. Le commandant Roper disait que ces navires seraient démodés avant qu'ils pussent être achevés. Dans ces circonstances, je demanderai à n'importe lequel de mes honorables collègues, à quelque parti qu'il appartienne, si je devais, comme ministre de la couronne, ayant prêté le serment solennel que prête un ministre de la couronne, si je devais, dis-je, faire consentir mes collègues, au cas où j'aurais assez de puissance persuasive pour les y amener, à signer un contrat pour la construction de dix navires qui seraient, d'après la plus haute autorité que nous avions en Canada, déjà anciens à l'époque à laquelle, en vertu du contrat, ils devaient être terminés, et conséquemment, devais-je dépenser, sans pouvoir en espérer aucun bon résultat, plus de $15,000,000 de l'argent du public? Je serai très heureux si le peuple est appelé à se prononcer, et je puis dire à mon honorable ami que je n'ai jamais douté un instant de la réponse qu'il donnera. Les électeurs de Saint-Jean ne désirent pas que le gouvernement canadien fasse construire des navires qui, à l'époque où ils seront terminés, ne seront plus propre à prendre part à la bataille, ne seront plus modernes et ne pourront être d'aucune utilité réelle, soit pour maintenir la suprématie de l'empire sur les mers, soit pour défendre les côtes du Canada, si malheureusement elles étaient attaquées.

M. PUGSLEY: Le mémoire disait-il que c'était en raison de leur type que ces vaisseaux seraient démodés avant d'être achevés, ou parce que c'est le sort commun de tous les vaisseaux de guerre?

M. HAZEN: Pas du tout. D'après les conditions du contrat quelques-uns de ces vaisseaux ne devaient être terminés que dans six ans, et mon honorable ami se rappelle que, lorsque les soumissions furent demandées, les constructeurs de navires au Canada n'étaient pas en état de construire un navire en aussi peu de temps qu'on pouvait le faire construire en Angleterre; conséquemment, il fallait accorder plus de temps, un temps si long que lorsque le dernier navire aurait été fini, il aurait été impropre au service et d'aucune utilité quelconque dans les guerres modernes.

Je dois demander pardon à la Chambre d'avoir parlé aussi longtemps, mais je ne crois pas que ce soit ma faute. Il me fallait répondre au discours de mon honorable ami qui contenait des exposés de faits absolument inexacts. Il est regrettable qu'un homme possédant, comme notre collègue, une expérience parlementaire considérable, occupe aussi longtemps l'attention de cette Chambre simplement pour discuter une question importante, et cela dans le but d'en tirer un avantage de parti dans son comté et dans la province qu'il représente. Je lui dirai que je ne redoute pas le verdict des électeurs de cette circonscription, quand ils auront l'occasion de se prononcer aux urnes. Je regrette d'avoir été obligé d'occuper moi-même l'attention de cette Chambre, pas aussi longtemps que lui, mais plus longtemps que je ne l'aurais désirer; mais il me fallait lui répondre. J'aurais peut-être pu passer sous silence et mépriser nombre de ses assertions, mais si je n'y répondais pas, mon honorable ami aurait peut-être soulevé le cri que je ne parlais pas assez dans cette Chambre, et que j'étais incapable de répondre à ce qu'il aurait probablement osé appeler des arguments.

M. CLARK (Red-Deer): Je dois dire que le discours que nous venons d'entendre a été très intéressant. Il est toujours très amusant d'assister à un feu roulant entre les deux représentants de la ville de Saint-Jean, mais depuis que la direction de la discussion du bill en comité est tombée entre les mains du ministre de la Marine et des Pêcheries, je ne vois pas que l'on en ait reçu beaucoup plus d'éclaircissement que pendant le débat général sur cette question.

Le discours de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries m'a prouvé l'inexpérience du Gouvernement. Je suis un jeune parlementaire, mais je n'ai pu m'empêcher de faire le contraste entre le discours si énergique, si rempli de faits et plein de larges aperçus, prononcé par mon honorable ami, avec le silence à peu près complet de l'honorable premier ministre, et je ne vois pas non plus une très grande différence entre les deux ministres qui sont, je crois pouvoir les appeler ainsi sans les blesser, les pilotes jumeaux de ce bill. Quel contraste entre le discours de mon honorable ami avec le silence de l'honorable ministre du Commerce lorsqu'il a expliqué le bill qu'il désirait faire adopter très rapidement afin de pouvoir s'en aller aux antipodes.

Ce n'est pas mon intention de m'occuper de tous les sujets intéressants que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a, dans sa manière combattive et agressive, portés à l'attention de cette Chambre. J'aime naturellement la lutte, et si mon honorable ami avait parlé un peu plus tôt dans la discussion générale du bill, comme il a parlé cet après-midi, j'aurais à croiser

le fer avec lui, mais je veux m'en tenir au genre de discussion en comité.

Je ferai cependant allusion à l'un des sujets que l'honorable ministre a traités, et je dirai qu'il a certainement quelque chose à apprendre au sujet du vieil âge des navires. Je n'ai pas compris exactement ce qu'il a voulu dire. Ainsi que je l'ai dit, tout son discours est celui d'un homme qui manque d'expérience. Ce discours aurait très bien fait s'il l'avait prononcé dans l'opposition, mais on sait que mon honorable ami n'a pas eu l'avantage de faire un apprentissage dans l'opposition. Comme il n'a pas eu l'occasion de prononcer des discours contre l'ancien Gouvernement, il semble croire qu'il est de son devoir aujourd'hui, non pas de défendre sa propre politique, mais d'attaquer celle d'un Gouvernement que le peuple a jugé et chassé du pouvoir.

Au sujet de cette question de navires démodés, j'ai plus d'une fois appelé l'attention de la Chambre sur le fait que lorsque cette importante réunion, la conférence de la presse impériale, a eu lieu à Londres, il y a quelques années, les journalistes canadiens ont pu voir un magnifique spectacle dans le "Solent" de Southampton. Ils ont vu là cent quarante-quatre navires de la flotte anglaise, et un seul de ces navires avait douze ans. Il semblerait alors que la vieillesse est une maladie très aiguë et générale chez les navires de guerre, et je dirai à mon honorable ami qu'elle attaquera aussi les trois navires que le Gouvernement canadien se propose de donner au gouvernement impérial ou de lui prêter d'après un honorable député de la droite; ces navires qui seront donnés ou prêtés à la Grande-Bretagne en vertu du bill que nous discutons souffriront de vieillesse, tout autant que les navires qui ont été si sévèrement critiqués par mon honorable ami.

Je tiens à dire aussi que je doute beaucoup—partageant en cela les idées de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) et mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley)—que la construction des navires de guerre coûtera énormément plus au Canada qu'en Angleterre. Pendant ce débat, j'ai entendu des orateurs, lorsqu'ils ont parlé de ce que je pourrais appeler l'aspect ouvrier de cette question, affirmer des choses qui sont pour le moins très hasardées. Mon honorable ami d'Hastings (M. Northrup) et mon très honorable ami le premier ministre, ont tous deux dit que la rareté des ouvriers dans notre pays était beaucoup plus grande qu'en Angleterre. Or, il est avéré aujourd'hui, que l'Angleterre est le pays civilisé, où il y a moins d'ouvriers sans emploi.

Quelques VOIX: Oh, oh.

M. CLARK (Red-Deer).

M. CLARK: J'ai déjà dit que ces oh! oh! étaient un mode d'interruption inarticulée. Comme nous sommes en comité, ce qui nous donne une grande liberté de discussion, mes honorables amis auront alors toute facilité d'exposer la fausseté de mes assertions.

Présentement en Angleterre le nombre des ouvriers habiles sans emploi n'est que de 1·8 par mille; c'est moins que dans aucun pays du monde civilisé.

J'ai vu l'autre jour une lettre écrite par un citoyen de Calgary à un honorable membre de cette Chambre, dans laquelle on disait qu'il y avait dans le moment dans Calgary assez d'ouvriers sans emploi pour équiper un navire. C'est un citoyen responsable d'une ville canadienne qui disait cela, et il ne convient pas à des ministres responsables et à des membres de cette Chambre de parler sans preuves et de comparer défavorablement les conditions du travail en Angleterre avec celles qui existent au Canada, que nous voulons servir du mieux que nous pouvons.

Les salaires des ouvriers dans la construction de navires sur les rives de la Tyne sont très élevés, et partout en Angleterre cette classe d'artisans gagne beaucoup d'argent. Au sujet des matériaux nécessaires à la construction des navires, si nous avions seulement le courage de nous lancer dans cette industrie, nous aurions des avantages énormes, ainsi qu'on l'a dit cet après-midi, tant pour se procurer les matériaux que pour se procurer le combustible. Nous avons au Canada assez de charbon pour approvisionner tout le globe pendant deux mille ans. J'ai souvent mentionné ce fait dans la discussion sur la question de réciprocité, lorsque j'entendais des honorables membres de cette Chambre craindre l'épuisement de nos ressources naturelles, et j'ai toujours exprimé la conviction que pendant la génération actuelle au moins on pourra toujours se procurer facilement le combustible au Canada. Nous avons dans le pays tous les matériaux nécessaires à la construction des navires. Naturellement on rencontrera des difficultés dans les commencements, mais ce seront seulement les difficultés inhérentes à toute nouvelle entreprise. D'autres pays ont eu des difficultés pour commencer, mais les ont vaincues, et nous deviendrions bien vite au Canada capables de construire des navires aussi bien qu'en Angleterre, spécialement si nous adoptions la politique allemande, et si nous dégrevions les matériaux qui doivent entrer dans la construction des navires. Je suis certain que l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), qui aime tant à nous offrir l'exemple de l'Allemagne et nous faire voir comment elle pratique la protection, consentirait à cela. Je ne sais

pas si j'aurais pris part à ce débat, qui allait si bien, si les amis du premier ministre l'avaient laissé conduire lui-même la discussion en comité. Mon honorable ami de Simcoe (M. Currie) a demandé à l'ancien ministre des Travaux publics si le chantier maritime de Fore-River n'existait pas depuis quinze ou vingt ans?

M. CURRIE: J'ai demandé si la construction des navires n'était pas une industrie établie depuis vingt ans aux Etats-Unis.

M. CLARK: J'accepte la rectification; je voulais seulement apprendre ce que signifiait l'intervention de mon honorable ami dans ce débat. Nous admirons tous ses connaissances encyclopédiques. (Exclamations).

Je parle très sérieusement. Nous savons tous que l'honorable député a été journaliste pendant plusieurs années, qu'il a toujours été un fort travailleur, et qu'il a amassé une somme énorme de connaissance sur un grand nombre de sujets, et je suis très sérieux quand je dis que j'admire ses connaissances encyclopédiques. Mais je n'ai pas la même admiration pour sa logique. Pour employer d'une façon logique les connaissances acquises, il faut avoir eu plus de temps qu'en a eu mon honorable ami pour les classifier. Il nous a donné cet après-midi deux exemples de sa faiblesse de logique. Il a dit que la politique libérale d'une marine canadienne avait été désapprouvée aux élections générales de septembre 1911. Or, je dirai à mon honorable ami,—et je sais que s'il est brave, il est également juste,—que le premier ministre actuel n'a jamais, avant le 21 septembre 1911, désapprouvé la politique d'une marine canadienne, qui était la politique libérale, et il n'a jamais répudié la résolution qui liait les deux partis dans cette Chambre à la création d'une marine canadienne. La question que je veux soumettre à la logique de mon honorable ami est celle-ci: Comment une politique qui était appuyée par les deux partis a-t-elle pu être désapprouvée dans une élection générale?

M. CURRIE: L'honorable député prétend-il que l'opposition conservatrice dans le Parlement précédent a appuyé la politique navale du cabinet Laurier?

M. CLARK: La politique navale Laurier était le résultat de la résolution qui a été adoptée unanimement dans la Chambre des communes en mars 1909.

L'autre point sur lequel je trouve la logique de notre honorable ami en défaut, c'est quand il dit que si les Etats-Unis peuvent construire aujourd'hui des navires, c'est parce qu'ils avaient commencé il y a vingt ans; et il a supposé faussement que s'il nous faut aussi vingt ans pour devenir nous-mêmes capables de construire des navires chez nous, il est alors inutile de commencer. Je ne crois pas qu'il y ait un Canadien sur cent qui oserait dire que nous ne devons pas entreprendre une chose parce qu'elle est difficile.

M. CURRIE: J'écoute toujours avec beaucoup d'attention les discours de mon honorable ami, mais aujourd'hui, comme d'habitude, il nous donne beaucoup de logique, mais pas de faits.

M. CLARK: Mon honorable ami aura tout le temps qu'il voudra pour me répondre, car nous allons continuer ce débat après la suspension. J'ai été quelque peu désappointé par le discours de l'honorable premier ministre, hier soir,—un discours qu'il aurait dû prononcer au commencement du débat dans la discussion générale du bill—parce que je m'attendais qu'il aurait tenu la promesse qu'il nous avait faite de nous donner un exposé complet des difficultés de la construction des navires de guerre au Canada. Il y a quelques jours, il disait:

Je veux dire a mon très honorable ami et aux honorables députés de la droite que ceux qui parlent très superficiellement, je n'emploie pas ce terme dans un sens blessant—

Je suis certain que mon très honorable ami ne voulait blesser personne, mais il nous arrive à tous très souvent de ne pas trouver le mot juste que l'on cherche.

—qui parlent si légèrement sur les questions relatives à l'organisation navale et de chantiers de navires, n'ont peut-être pas une connaissance complète des faits. Plus tard je pourrai donner des renseignements qui prouveront ce que je dis.

J'aimerais bien à avoir ces renseignements le plus tôt possible. J'ai prévu une partie de ce qu'il pourrait nous dire, lorsque j'ai parlé des difficultés énormes qu'un homme de génie a surmontées sur la Tyne.

Quelques VOIX: Six heures.

M. CLARK: Je n'ai que quelques mots à ajouter, et je finirai avant six heures. Je ne veux pas retarder le travail de la Chambre, et l'obstruction est la chose pour laquelle je suis le moins apte. Je dois dire que depuis ce discours j'ai rencontré des habitants de la Tyne à Ottawa qui m'ont félicité, et se sont déclarés surpris de voir que le Gouvernement paraissait craindre de toucher à la question. Vous voyez qu'il y a au Canada plusieurs Anglais qui pensent comme moi. Mon très honorable ami économiserait beaucoup de temps, s'il avouait franchement qu'il a abandonné toute idée d'établir l'industrie de la construction des navires au Canada pour le moment.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): En réponse à mon honorable ami je lui rappellerai que j'ai déclaré nettement, dans mon discours du 5 décembre.

que le Gouvernement se proposait d'encourager la construction des navires, mais que nous ne croyions pas que le meilleur moyen pour cela était de commencer par construire des dreadnoughts. Nous croyons qu'il vaut mieux commencer plus modestement, et que nous arriverons aussi plus sûrement à établir l'industrie des navires au Canada.

(La séance suspendue à six heures, est reprise à huit heures).

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 78), déposé par M. Aikins, tendant à autoriser la compagnie d'assurance contre la grêle;

Le 2e (bill n° 89), déposé par M. Chabot, tendant à autoriser l'association protectrice des médecins canadiens.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX BREVETS DE FREDERICK-JACOB NEWMAN.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du bill (n° 101), déposé par M. Macdonell, relatif à certains brevets de Frederick-Jacob Newman et autres.

M. BUREAU: Puis-je demander pourquoi ce bill n'a pas été discuté avant aujourd'hui? Si ma mémoire me sert bien, le parrain du bill n'était pas présent. Y avait-il quelque objection aux brevets.

L'hon. M. PERLEY: Il a été question d'insérer dans ce bill une clause qui obligerait les propriétaires de ce brevet à commencer la fabrication d'ici à quelques mois. Je ne sais pas si cet amendement a été rédigé ou non. Si le président n'a reçu aucune copie d'un amendement, il faudra laissr le bill en suspens.

M. GUTHRIE: Ce bill se rapporte à une industrie établie dans la ville de Guelph. Tout était prêt pour commencer, mais au dernier moment, on a découvert que les brevets sur lesquels repose toute l'entreprise, étaient expirés, et l'objet de ce bill est de les renouveler. Je crois que le comité a pris toutes les précautions nécessaires pour protéger les droits obtenus dans l'intervalle par des inventeurs ou manufacturiers, comme pour protéger le public. Le comité a fait rapport du bill.

M. PERLEY: Le comité a rapporté le bill sans amendement, mais des honorables membres se sont opposés à ce que le bill soit adopté de cette façon, et sans qu'on y ajoute une clause qui obligerait les propriétaires des brevets à les exploiter dans un temps raisonnable. Je crois que l'honorable député qui s'est fait le parrain de ce bill voulait y ajouter un amendement exigeant que les brevets seraient utilisés dans un temps raisonnable.

M. GUTHRIE: L'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) m'a demandé au commencement de la semaine de faire tous mes efforts pour faire passer le bill, au cas où il ne serait pas lui-même dans la Chambre lorsque nous le discuterions. La compagnie attend l'adoption de ce bill pour se mettre à l'œuvre.

M. CARVELL: A-t-il été entendu que l'on ajouterait à ce bill une clause obligeant la compagnie à commencer la manufacture des articles dans un certain temps.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): L'honorable ministre de l'Agriculture m'a expliqué que la loi offre deux moyens d'obtenir un brevet. Il y a le permis et l'obligation de manufacturer. La compagnie possède le permis et elle demande ce bill parce qu'elle se propose de commencer la fabrication des articles presque immédiatement. On a pensé qu'il serait désirable de la soumettre à l'obligation de manufacturer dans un temps raisonnable.

M. CARVELL: Je n'ai pas lu le bill, mais je crois que mon très honorable ami fait erreur, parce qu'on me dit que le bill est libellé en la manière ordinaire.

M. BORDEN: Les termes du bill ne changent en rien ce que j'ai dit; tout repose sur la manière dont les brevets ont été obtenus tout d'abord.

M. CARVELL: Mon très honorable ami n'a peut-être pas lu la loi des brevets. La compagnie demande par ce bill de faire revivre ses brevets, parce qu'elle a négligé de les renouveler à l'expiration de six ans. Mon honorable ami se rappellera qu'avant 1903 il n'y avait qu'un moyen d'obtenir un brevet. La loi générale obligeait les inventeurs a commencer à manufacturer leurs articles dans le cours de deux ans de l'émission du brevet, et étaient obligés de continuer à manufacturer et à tenir l'article sur le marché à un prix raisonnable. L'article 43 de la loi de 1903 place les détenteurs d'un brevet, soit à l'époque ou il leur est accordé ou dans les six mois qui suivent, sous le coup de l'article 44, qui les exempte de commencer à manufacturer l'article dans les deux ans, mais les oblige à permettre à d'autres de le manufacturer, et au cas où les deux parties ne peuvent s'entendre sur les conditions, le désaccord est soumis à l'arbitrage du commissaire des brevets.

Il n'est donc pas nécessaire d'insérer dans ce bill aucune clause pour obliger la compagnie à commencer la fabrication de l'article dans un temps spécifié, parce que si elle ne le fait pas et n'en a pas été exemptée par l'article 44, alors son brevet devient caduc, et l'amendement en question ne servirait de rien, parce que le bill

M. CLARK (Red-Deer).

ne propose que de remettre le brevet dans l'état où il serait en vertu de la loi commune, si la compagnie en avait payé et obtenu le renouvellement. Tout ce que l'on demande au Parlement, c'est de renouveler ces brevets et de placer la compagnie dans la situation où elle aurait été si elle avait payé l'honoraire exigé pour le renouvellement du brevet, et alors elle tomberait sous le coup de la loi générale, telle qu'elle existe aujourd'hui. Si celui qui prend un brevet ne commence pas à manufacturer l'article breveté dans le cours de deux ans, ou n'a pas bénéficié de l'article 44, il s'expose probablement à des déceptions, car s'il essayait de poursuivre quelqu'un qui entreprendrait de manufacturer l'article qu'il a breveté, il n'irait pas bien loin dans sa poursuite avant de l'abandonner. Je ne vois donc pas la nécessité d'insérer dans le bill une clause obligeant la compagnie à commencer la manufacture de l'article dans un temps spécifié. Je ne demande pas de renouveler des brevets par une loi spéciale; mon passé est là pour montrer que j'ai toujours combattu ces demandes, mais je ne vois pas pourquoi l'on ferait une exception dans ce cas-ci.

M. BORDEN: Je ne connais pas bien la loi des brevets, mais je rapporte seulement d'une façon générale ce que le ministre de l'Agriculture m'a dit. Je désirerais que le bill restât en suspens jusqu'à ce que le ministre de l'Agriculture soit ici.

M. CARVELL: Il n'y a aucune objection.

(Le bill reste en suspens.)

2e LECTURE

De quatre projets de loi :

Bill (n° 121), pour faire droit à Emma Mayers.—M. Wallace.

Bill (n° 124), pour faire droit à Minnie Kate Clappison.—M. Ross.

Bill (n° 125), pour faire droit à George Geddes Macdonald.—M. Bristol.

Bill (n° 126), pour faire droit à Frederick Frank Saunders.—M. Wallace.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de loi à l'effet d'augmenter les forces navales actives de l'empire.

M. PUGSLEY: Il me fait grandement plaisir de voir qu'enfin le ministre de la Marine et des Pêcheries a rompu le silence qui lui avait si longtemps été imposé. Je ne doute point qu'il n'ait voulu bien des fois, ayant la charge du service naval aujourd'hui à peu près disparu, adresser la parole à la Chambre au cours de la discussion; mais, à cause des ordres donnés par le premier ministre, ordre auxquels il n'a pas cru pouvoir désobéir, il a été privé de l'occasion de le faire. Mais aujourd'hui il a parlé, et chacun de nous admettra, je pense, n'avoir jamais vu jusqu'ici l'honorable ministre si agité et si irrascible qu'il l'a été au cours de ses observations cet après-midi. Il m'a paru évident que je l'avais piqué au vif, et il l'a senti. Or, que penserait-il d'un membre du cabinet donnant à la Chambre une explication fausse de la conduite du Gouvernement? Eprouverait-il le besoin de le condamner en termes très sévères? Je n'hésiterai pas à dire que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a donné de la non-acceptation par le Gouvernement des offres faites pour la construction de dix navires de guerre, une raison qu'il sait n'être pas fondée.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Qu'en dites-vous, monsieur le président?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que c'est aller un peu loin.

M. PUGSLEY: Je m'incline de bonne grâce devant votre décision, et je dirai que mon honorable ami a donné une raison qu'il aurait dû savoir être fausse s'il en avait parlé à ses collègues. Mon honorable ami ne sait-il pas que le premier ministre sous lequel il sert avait, avec le parti nationaliste de la province de Québec, représenté par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), ex-ministre des Travaux publics, une entente en vertu de laquelle nul service naval canadien ne devait être établi sans que la question fût soumise au peuple. Sachant cela comme il le sait, que pensez-vous, monsieur le président, je vous le demande, de ce qu'il a affirmé cet après-midi devant le comité en disant que la raison pour laquelle il n'avait pas demandé à ses collègues d'accepter l'offre de MM. Cammell, Laird et compagnie pour la construction à Saint-Jean de ces dix navires de guerre, c'est qu'il avait lu dans un mémoire de M. l'amiral Kingsmill et de M. le commandant Roper qu'avant l'entière exécution du marché ces vaisseaux seraient déjà démodés? Mon honorable ami me dira-t-il qu'il ignorait le pacte conclu entre le premier ministre et l'ex-ministre des Travaux publics?

M. HAZEN: Je ne connaissais alors aucun pacte, et je n'en connais pas davantage aujourd'hui.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne sait-il pas qu'en novembre 1910 l'honorable député de Jacques-Cartier a proposé par une résolution que le Gouvernement n'établît pas un service naval ou n'aidât pas aux armements de l'empire sans que la question fût soumise au peuple, et ne

sait-il pas que le présent premier ministre a voté en faveur de cette résolution?

M. HAZEN: Je connais la résolution dont parle mon honorable ami.

M. PUGSLEY: Examinons-la un instant. Mon honorable ami sait que le premier ministre avait dans une résolution proposé qu'une élection générale n'eût lieu que sur une politique relative à l'établissement d'un service naval du Canada. Il sait que cette résolution n'a pas paru acceptable à l'honorable député de Jacques-Cartier, et que celui-ci a proposé par un amendement de soumettre au peuple, non seulement la question d'un service naval permanent, mais aussi celle d'une contribution aux armements de l'empire. Mon honorable ami ne sait-il pas qu'au moment où cette résolution était mise aux voix, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), aujourd'hui ministre du Commerce et de l'Industrie, découvrait un cas d'urgence qui, pour me servir de ses propres expressions, a nécessité son départ soudain de la Chambre? Ne sait-il pas aussi que trois ou quatre des représentants de la ville de Toronto ont pareillement jugé opportun de quitter soudainement la Chambre? Ne sait-il pas que l'honorable député de Jacques-Cartier commença à entraîner le présent premier ministre à sa suite et réussit à lui faire partager son avis de ne contribuer en rien aux armements de l'empire sans avoir consulté le peuple? Mon honorable ami ne sait-il pas qu'en décidant de ne pas procéder à l'établissement d'un service naval canadien il ne faisait que suivre une ligne de conduite arrêtée entre le premier ministre, alors chef de l'opposition, et l'honorable député de Jacques-Cartier? Ne sait-il pas pareillement que plusieurs de ceux qui, aux élections générales de 1911, donnaient leur appui à l'administration se sont engagés au nom du Gouvernement à faire révoquer la loi du service naval dans le cas où sir Wilfrid Laurier serait battu? Sûrement, mon honorable ami n'est pas assez simple pour ignorer absolument ce qui se passait dans la province de Québec relativement à la question navale. Mon honorable ami cependant assure aujourd'hui cette Chambre que la raison pour laquelle la construction de ces navires de guerre n'a pas été adjugée à la maison Cammell, Laird et Compagnie, c'est simplement parce qu'on l'avait averti qu'avant l'entière exécution du programme arrêté quelques-uns de ces vaisseaux seraient déjà d'un type démodé. Si c'était là une raison valable pour ne pas poursuivre l'exécution d'un programme relatif à l'exécution de ces vaisseaux, jamais la Grande-Bretagne ne se déciderait à bâtir de cuirassés, puisque, comme l'a déclaré le ministre de la marine de la Grande-Bretagne, à peine la quille est-elle posée que déjà commence à tomber en désuétude le type d'un cuirassé mis sur le chantier. Chacun sait qu'à cause des changements qui ont lieu dans le mode des constructions navales et des grandes améliorations qui y sont de fois à autres apportées, un vaisseau est nécessairement à peu près démodé au bout le quelques années. Mais cela s'applique autant à tous les vaisseaux qu'aux dix navires qui devaient être construits pour le gouvernement canadien. Mon honorable ami aurait dû ne pas oublier que le programme dont il s'agit devait embrasser une période de six années, et qu'il avait été expressément stipulé dans le cahier des charges que les dix vaisseaux à construire seraient achevés dans cet espace de temps. Le premier cuirassé devait être terminé dans les trois ans de la signature du contrat; le deuxième, dans l'année qui suivrait, et il était prescrit qu'il se construirait chaque année deux contre-torpilleurs. Mon honorable ami n'ignore pas non plus que toute adjudication administrative réserve au Gouvernement le droit de faire les changements que peuvent nécessiter des conditions nouvelles et que les ingénieurs peuvent conseiller. Si donc le Gouvernement avait sur sa proposition adjugé l'entreprise de ces dix vaisseaux, il aurait été parfaitement loisible à l'administration d'alors de faire faire de fois à autre, et avant que la quille d'un vaisseau fût posée, les changements jugés nécessaires. Les conditions de tout marché administratif portent que, si les choses doivent coûter plus cher, le Gouvernement paiera, pendant que, si elle coûtent moins cher, le bénéfice doit en revenir au Trésor public. Quelle difficulté y aurait-il pu avoir, quand une quille se posait, à en faire examiner avec soin le devis. S'il était alors jugé nécessaire, d'après les fonctionnaires compétents, d'y faire des changements, rien ne l'empêcherait, et l'entrepreneur était tenu d'exécuter le marché conformément au devis ainsi modifié par l'administration.

Mon honorable ami s'est plu à dire que j'accaparais outre mesure l'attention de la Chambre. J'ai parlé cet après-midi sur cette affaire, et, quand est venu pour mon honorable ami le moment de répondre, il a semblé avoir trouvé dans mes observations matière à parler encore plus longtemps, j'ose dire que je ne l'avais fait.

M. HAZEN: L'honorable député est absolument dans l'erreur.

M. PUGSLEY: Jusqu'ici je n'ai entendu personne de la gauche se plaindre que je retenais trop longtemps l'attention de la Chambre, et c'est peut-être l'éloge le plus flatteur qu'un homme de l'importance du ministre de la Marine et des Pêcheries puisse me faire s'il trouve que je retiens l'attention de la Chambre plus qu'il ne

lui convient. Quoi qu'il en soit, je dirai à mon honorable ami que, chaque fois qu'il présentera une question à l'égard de laquelle je jugerai nécessaire, dans l'intérêt du public, d'adresser la parole à la Chambre, je ne m'abstiendrai pas de le faire par crainte d'un reproche de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Mon honorable ami est serré de près par les citoyens de Saint-Jean. Il pense pouvoir échapper aux embarras que lui causent ses amis nationalistes dans cette affaire d'adjudication des navires de guerre en s'en prenant à l'ancienne administration et en disant que nous sommes en faute de n'avoir pas adjugé l'entreprise avant de sortir de fonctions. Les intelligents électeurs de ce pays ne se contenteront pas d'une semblable réponse. Ce ne sont pas les fautes de l'ancienne administration qu'ils désirent connaître, mais la conduite du présent Gouvernement, et, quand viendra le temps, que j'espère et que tous les membres de la gauche espèrent voir venir bientôt, où le peuple du Canada sera appelé à juger la façon dont le présent Gouvernement aura administré les affaires, ce sera avec plaisir que nous mettrons notre cause entre les mains du peuple, et nous serons satisfaits de son verdict.

Mon honorable ami s'assure que je n'ai pas parlé avec beaucoup d'effet dans ma circonscription et dans ma province. Qu'il me permette de rappeler que, depuis mon entrée dans la vie publique en 1885, je n'ai jamais en vain fait appel aux habitants de ma province natale, une fois exceptée, et c'était en 1896, alors que mon honorable ami s'est porté candidat dans Saint-Jean, et que, convaincu de la négligence du Gouvernement à l'endroit des intérêts de cette circonscription, des centaines et des milliers d'électeurs ont décidé, afin d'apprendre à mon honorable ami les obligations qui lui incombaient à titre de représentant du peuple, de mettre sur les rangs quelqu'un qui serait indépendant des partis politiques, et, cette fois-là, m'étant moi-même porté candidat, j'ai été défait; mais, mon honorable ami a lui aussi été déçu, et il lui a été infligé ce que j'ai pensé être le juste châtiment de sa négligence à surveiller les intérêts de sa circonscription.

M. HAZEN: L'honorable député pourrait raconter à la Chambre qu'en dépit de procédés, que es usages paremental re m'empêcherait de qualifier de déloyaux, j'ai été battu par moins de cent voix, tandis que mon honorable ami a perdu son dépôt.

M. PUGSLEY: Il est vrai que j'ai perdu mon dépôt, mais mon honorable ami se souviendra que les candidats du parti indépendant faisaient simplement la lutte contre les deux partis, et que le sentiment hostile soulevé contre lui et son collègue en tant que candidat du Gouvernement a réagi en faveur du parti libéral, et, bien que les candidats indépendants n'aient pas réussi à se faire élire, ils ont victorieusement fait échec à mon honorable ami, empêchant par là le mal que l'on s'était proposé d'infliger à la ville et au comté de Saint-Jean. Je ne regrette pas ce qui s'est passé dans cette circonstance, et je puis toujours me souvenir avec fierté d'avoir répondu au vœu du public et d'avoir, avec celui qui faisait la lutte à mes côtés, contribué à prévenir le tort qui allait être causé à la ville de Saint-Jean.

Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries de nous dire, lui qui, dans le très éloquent discours qu'il a prononcé lors de la présentation devant cette Chambre de la résolution relative à une contribution par le Canada à la défense de l'empire, a parlé en faveur de l'établissement d'une marine de guerre canadienne, si—car le pays a le droit de savoir—il est prêt à soutenir et à exiger la création d'une marine canadienne.

M. HAZEN: S'il veut bien prendre patience, l'honorable député saura, le moment venu, quelle est à cet égard l'intention du Gouvernement.

M. PUGSLEY: Cette déclaration oblige les représentants du peuple à user de tous les moyens que la Constitution leur donne pour empêcher l'adoption de ce projet.

Que nous demande-t-on de faire, nous, les mandataires d'un peuple libre et indépendant? On nous demande de voter au gouvernement impérial une somme de 35 millions, de l'envoyer hors du pays, de mettre sous la main de l'amirauté anglaise les navires de guerre construits à l'aide de cette somme, et, pour nous engager à accepter cette proposition, on nous dit que le cabinet a l'intention de conclure avec le gouvernement impérial une entente en vertu de laquelle, si le Canada décide d'établir pour son compte une marine de guerre, ces vaisseaux lui seront retournés. Après cela, n'avons-nous pas le droit de savoir si c'est bien l'intention du Gouvernement d'établir au Canada un service naval, afin que ces vaisseaux nous reviennent? Ce droit, je prétends que nous l'avons; mais on nous demande de voter à l'aveugle, sans savoir ce que le Gouvernement nous proposera plus tard. Quelqu'un de la droite, qui a parlé avec beaucoup d'effet et d'éloquence, assure que s'il pouvait penser que ce projet implique des contributions permanentes au gouvernement impérial, il se déclarerait tout de suite contre la proposition du Gouvernement. Certes, les membres de la droite, comme, par exemple, l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe), qui a déclaré ne pas pouvoir appuyer une politique de contribution et avec lui les membres de la gauche, de même que le peuple de ce pays, dont c'est l'argent que l'on se propose de

donner ainsi, ont le droit de savoir si ce projet est le signe avant-coureur de contributions périodiques à payer au gouvernement impérial. J'ai pour me donner raison de parler ainsi ce qu'a dit le premier ministre en soumettant pour la première fois cette proposition à la Chambre.

Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble avis, il faudrait un quart de siècle ou même un demi-siècle pour créer ici une marine militaire d'une certaine valeur. Et même elle ne remplacerait que fort imparfaitement cette magnifique organisation que possède déjà l'empire, fruit du travail de plusieurs siècles de recherches minutieuses et d'efforts inlassables. Qu'est-il besoin d'entreprendre cette tâche périlleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationales, il nous est possible de participer, à notre gré, à la défense navale, et cela en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et ainsi pleinement bénéficier des effectifs et des ressources de la disposition du Canada?

Si les mots ont un sens cela veut dire que le premier ministre a demandé à ses partisans dans cette Chambre de repousser la création d'une marine canadienne. Que dit en effet le premier ministre? Il dit qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans pour organiser dans le pays un service naval, et il ajoute qu'en fin de compte ce serait une chétive création comparativement au service déjà si splendidement organisé en Angleterre. Il dit: A quoi bon tenter pareille chose quand nous pouvons faire notre profit du service si parfaitement organisé de la métropole. Or, monsieur l'Orateur, si vous donnez un sens à ces paroles, ne faut-il pas entendre par là l'annonce de contributions ultérieures? Si tout ce que nous faisons pour la défense du Canada doit l'être en aidant à l'établissement et à l'entretien d'une flotte impériale, comment y pourvoir, si ce n'est par une contribution en argent ou en navires? Le premier ministre assure qu'il n'est pas en faveur de contributions fixes. Il ne dit pas cependant qu'il n'est pas en faveur de contributions. D'après ce qu'il dit, ce en faveur de quoi il est, c'est que, de temps à autre, le Parlement, au lieu de créer un service naval canadien, fournisse à la marine impériale de l'argent ou des vaisseaux qui en augmenteront la puissance. Je laisse à la députation en général le soin de décider si ces paroles de mon honorable ami peuvent avoir un autre sens que celui-là. Par crainte cependant de n'avoir pas suffisamment fait comprendre à la Chambre quelles sont ses vues, et pour éviter que plus tard quelqu'un des siens vienne lui dire: Vous nous aviez promis un service naval canadien, vous nous aviez donné à croire que vous étiez en faveur de la chose, et voici que vous revenez sur vos engagements, il a prononcé

hier les paroles suivantes, que l'on trouve aux pages 4387 et 4388 des " Débats ". Je les cite afin de bien établir quelle était sa pensée:

Maintenant, j'aborde un ou deux autres points et je m'efforcerai d'être aussi bref que possible en les discutant. Quel sera l'objet de la marine que mes honorables amis se proposent de créer, lorsqu'elle sera créée? Ils proposent d'avoir une escadre sur l'Atlantique et une escadre sur le Pacifique. Pour quel objet seront-elles placées là et jusqu'à quel point seront-elles effectives?

Ceci est donné comme argument contre l'établissement d'une escadre soit sur le Pacifique soit sur l'Atlantique:

Je dis que la défense du Canada se fera par les forces navales réunies de l'empire tout entier, et je maintiens de plus qu'il serait impossible pour une seule escadre sur l'Atlantique ou pour une seule escadre sur le Pacifique de défendre les côtes ou les lignes côtières du Canada contre une attaque comme celle qu'on pourrait attendre si une attaque devait avoir lieu. D'un autre côté, si vous avez la marine britannique, la plus puissante marine du monde, si vous coopérez avec elle, si vous aidez à la maintenir et à l'agrandir, j'ose dire que vous êtes arrivés, pour le présent du moins, à la meilleure solution qu'il est possible de trouver, et à l'appui de mes paroles je prends la claire déclaration de l'amirauté, que le meilleur moyen pour le Canada d'aider à l'empire en ce moment est de fournir un certain nombre des plus forts et des plus puissants navires de guerre que l'argent peut procurer ou que la science peut créer.

Après cela, monsieur le président, quelqu'un des partisans de mon très honorable ami le premier ministre pourra-t-il venir lui dire qu'il a laissé la porte ouverte à l'établissement d'un service naval canadien? Il est clair comme le soleil de midi que ce que mon honorable ami veut faire entendre à la Chambre et au pays, c'est qu'il sera fait avec l'amirauté anglaise un arrangement en vertu duquel le Canada, pour me servir de ses propres expressions, aidera à maintenir et à bâtir la flotte impériale, cette flotte devant être sous la main de l'amirauté anglaise qui, dit-il a un service si splendidement organisé. Nulle autre interprétation ne peut être donnée aux paroles de mon très honorable ami, et si c'est là, monsieur le président, la conclusion à laquelle il puisse être arrivé, c'est son devoir envers le Parlement comme envers le pays de nous le dire avant de nous demander de voter la forte somme de 35 millions pour une contribution à verser.

Entre cet expédient d'une contribution et l'organisation d'une marine canadienne, mon choix ne saurait être douteux, et je n'hésite pas à dire que l'intérêt du Canada comme celui de l empire nous commandent d'organiser un service naval canadien, de faire autant que possible construire des vaisseaux au Canada, de les garder sous notre main, et, dans la mesure

du possible d'y mettre des équipages canadiens, absolument aux frais du pays.

Mon très honorable ami affirme que, pour construire deux escadres au Canada, cela coûterait 68 millions approximativement. Eh bien, supposons-le. Est-il quelqu'un prêt à dire qu'il ne vaudrait pas mieux pour le Canada, s'il est à désirer que nous ayons un service naval canadien, de commencer dès maintenant la construction d'une flotte, d'établir des chantiers dans le pays, d'y procéder avec toute la diligence que comportent les ressources de la nation, même s'il doit en coûter 68 millions, au lieu d'envoyer plus de la moitié de cette somme aux habitants de la métropole qui, comme on l'a déclaré avec tant d'à-propos, n'en a pas besoin, qui a assez d'argent pour construire tous les bâtiments qui lui sont nécessaires. Eh quoi ! songez donc à ce que l'on pourrait faire avec 35 millions. Il apparaît dans la correspondance que les chantiers maritimes seraient à désirer tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique, et c'est ce que le premier ministre a lui-même suggéré. Que ne pourrait-on pas faire dans ce sens avec 35 millions?

Nous pourrions établir sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique deux des plus grands bassins de radoub et des plus forts chantiers maritimes du monde. Là se construiraient les cuirassés les plus puissants qui sillonnent les mers. Cela pourrait s'exécuter moyennant la somme de 16 millions. Avec 8 millions d'un côté et pareille somme de l'autre, ces deux grands bassins et ces chantiers se construiraient. Après cela, il nous resterait encore 19 millions, de quoi construire un dreadnought du type le plus élevé que la science puisse inventer ou que l'argent puisse procurer. Ensuite, avec les 6 ou 7 millions restants, nous bâtirions des croiseurs, des sous-marins, et les vaisseaux de moindre dimension qu'exige un service naval. S'il s'agissait d'une simple parade, d'une manifestation par le Canada de sa fidélité à l'empire, nous pourrions, comme il a été dit en certains quartiers, offrir vides trois dreadnoughts. Mais il me semble que pour des hommes de sens commun, nous devrions chercher à faire quelque chose qui soit vraiment utile au développement du pays et de l'empire.

Monsieur l'Orateur, le ministre de la Marine a mis en doute mon assertion relative à la construction de cuirassés aux Etats-Unis; il dit que je me suis basé sur une simple conversation que j'aurais eu avec quelqu'un. A cela, je répondrai que je me suis rendu tout exprès à Quincy dans le Massachusett, dans le but de voir par moi-même ce que l'on y fait dans des conditions analogues à celles qui règnent au Canada. J'ai visité l'établissement, j'ai fait le tour des ateliers, et je me suis fait tout expliquer à fond par les directeurs. Peut-être est-il oiseux de m'adresser aux membres de la droite; je les trouverais probablement sourds à tout appel fait à leur jugement et à leur patriotisme. J'adresserai plutôt mes observations aux membres de la gauche et à mes concitoyens, étant assuré qu'auprès d'eux elles auront quelque valeur. A mon retour du chantier de construction navale de Fore River, j'ai adressé au président de la compagnie la dépêche qui suit:

Saint-Jean, (N.-B.), 12-13 janvier 1913.

M. Francis T. Bowles,
Président de la F. R. S. Co.,
Quincy, (Mass.)

Désirant mettre toute l'exactitude possible dans mes déclarations, je vous serai grandement obligé de bien vouloir me dire l'année et le mois où votre compagnie a commencé d'outiller le chantier, aussi l'année et le mois où a été posée la quille du premier cuirassé, aussi l'année et le mois où la quille du deuxième cuirassé a été posée, ainsi que les noms des deux navires. S'il vous plaît m'écrire demain à la Chambre des communes, Ottawa.

(Signé): WILLIAM PUGSLEY.

En réponse à cette dépêche, j'ai reçu la lettre suivante:

Fore River Shipbuilding Company,
Quincy, Massachusetts,
le 13 janvier 1913.

A l'hon. William Pugsley,
Chambre des communes,
Ottawa, (Ont.),

Cher monsieur,—J'ai reçu ce matin votre dépêche d'hier datée de Saint-Jean. Nous mettons sous ce pli une notice que la compagnie a publiée en 1902. Il y a à la page 3 la reproduction d'une photographie prise le 29 avril 1900 au moment où, pour notre nouvel établissement, le sol est labouré jusque là, c'était à East-Braintree, à deux milles plus haut qu'étaient les usines.

C'est le 25 août 1900 qu'a été posée, au chantier neuf, la quille du premier vaisseau, les "Des Moines", et c'est au cours des mois de novembre, décembre et janvier suivants qu'ont été apportées là les machines et les constructions de l'ancien établissement. C'est au nouveau chantier qu'en janvier 1911 ont été exécutés tous les travaux.

Les marchés relatifs aux premiers cuirassés que l'on nous a adjugés le "New-Jersey" et le "Rhode-Island", ont été signés le 15 février 1901; la quille du "Rhode-Island" étant posée le 1er mai 1902 et celle du "New-Jersey" le 2 avril 1902. Ce retard vient plutôt de ce qu'on n'avait pas encore reçu du ministère les plans définitifs que de toute autre cause. Nous mettons également sous ce pli un livret où se trouvent énumérés les vaisseaux que nous avons construits. Nous avons l'honneur en même temps de vous annoncer que nous avons, depuis que cette liste a été dressée, entrepris pour le gouvernement des Etats-Unis la construction de cinq autres sous-marins, le contre-torpilleur "Cushing", la gabare sous-marine "Niagara" et le cuirassé "Nevada", de plus, pour des particuliers, trois vapeurs, l'un pour l'huile, l'autre pour le soufre et un troisième pour la mélasse; quatre flotteurs en acier pour wagons et trois chalutiers à vapeur en acier, en tout 114 coques entreprises ou en voie d'exécution à ces usines depuis douze ans.

Si vous désirez quelque autre renseignement, nous sommes à votre service.

Votre tout dévoué,

F. T. BOWLES,
Président.

Pour la Fore-River Shipbuilding Company.

Je vous ai par là démontré que, dans le court espace de douze années à compter du jour où l'on a ouvert le sol en plein champ sur les bords de la rivière Fore, cette compagnie a construit six cuirassés et un grand nombre de sous-marins, de contre-torpilleurs, de croiseurs et de navires marchands formant ensemble 114 bâtiments, y compris ceux qui sont en voie d'exécution. Sur les chantiers de cette compagnie sont employés 4,000 hommes, sans compter que la chose est d'un immense avantage pour les habitants de la région. Pourquoi n'en serait il pas de même au Canada? Nulle entreprise jusqu'ici n'a pu, par ces difficultés, détourner les nôtres de s'y livrer; nous avons construit à travers le continent une voie ferrée; nous avons deux autres transcontinentaux en voie de construction; nous avons construit quelques-uns des plus grands ponts métalliques du monde, et aussi bien qu'ils auraient pu l'être aux Etats-Unis ou en Angleterre.

Notre peuple a l'instinct des constructions maritimes; nous sommes une importante nation maritime; nombre de nos nationaux se livrent à l'industrie de la pêche sur l'Atlantique et le Pacifique, et ce serait conforme au génie des Canadiens de se livrer à l'industrie des constructions maritimes. Il nous faudrait engager des experts, dit-on, et pourquoi ne le ferions-nous pas? Il nous arrive d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande des milliers d'ouvriers expérimentés, et comme nous avons réussi à nous procurer des ouvriers d'élite pour nos diverses autres industries, assurément nous pourrions en obtenir pour la construction des navires. Que le Gouvernement à l'instar du gouvernement libéral en 1910, ait recours à la publicité pour la construction de ces navires au Canada, qu'il dise aux constructeurs de navires que s'ils veulent obtenir l'entreprise, ils devront venir établir au pays même leurs chantiers; alors nous pourrions obtenir des meilleures sociétés de constructions maritimes des Iles-Britanniques des soumissions pour la construction de ces navires. Mais au lieu de cela, apparemment sans prendre de soigneux renseignements et agissant simplement d'après ce qu'ils ont appris des constructeurs d'Angleterre, le Gouvernement veut envoyer cet argent hors du pays, de sorte, que, pour me servir du langage du député de Toronto-nord, maintenant ministre du Commerce (M. Foster), dans le discours qu'il prononça en 1909, ce ne serait pas conférer un avantage durable au pays, mais. . .

M. BURNHAM: L'honorable député serait-il assez bon de nous dire ce qui arriverait lors d'une déclaration de guerre, si nous avions une marine canadienne?

M. PUGSLEY: Il arriverait précisément ce qui est arrivé pour la guerre des Boers. De l'Atlantique au Pacifique, il passerait sur notre peuple un tel souffle patriotique, que nul gouvernement n'oserait un seul instant à répondre à l'appel.

M. BURNHAM: N'est-ce pas là une contribution impériale?

M. PUGSLEY: Non, ce serait une tout autre chose. Nous agirions du plein consentement de notre peuple. Qu'aurait donc pensé le peuple canadien à l'époque de la guerre des Boers, si nos jeunes gens, au lieu d'être autorisés par notre gouvernement à prendre part à la défense de l'empire, avaient reçu ordre du ministre de la Guerre britannique de partir pour le Sud-Africain, sans même consulter le Gouvernement de notre pays? Qu'aurait dit notre peuple? Est-ce que ce geste de nos jeunes gens partant ainsi pour le Sud-Africain aurait eu sur l'esprit notre peuple patriote le même effet —que leur départ, à titre de libre offrande du Canada à la défense de l'empire? Aujourd'hui et pour l'avenir j'ai confiance en la fidélité du peuple canadien. Dire que le gouvernement canadien de l'avenir ne répondrait pas à l'appel de l'empire, c'est faire injure au loyalisme du peuple et du gouvernement de l'avenir. Et ces messieurs pensent-ils qu'on ne peut confier aux Canadiens de l'avenir la maîtrise de ces navires de guerre? Pensent-ils que nous devrions prêter notre concours financier à la marine impériale, de manière que, dans l'avenir, nous soyons conduits à la soumission ou tenus en tutelle comme partie de l'empire? Assurément, mon honorable ami a plus de foi en la fidélité du peuple canadien d'aujourd'hui, et en celle du peuple canadien de l'avenir et de tout temps, que de laisser entendre qu'il refuserait de répondre à tout appel légitime qu'on pourrait lui adresser pour la sûreté de l'empire aussi bien que pour la sûreté de notre propre pays?

M. BOYCE: Advenant pareille crise, l'ho- l'honorable membre attendrait-il qu'un navire de guerre hostile entrât dans un port canadien? Serait-il en faveur d'une pareille attitude de notre part?

M. PUGSLEY: J'aurais confiance au gouvernement du jour quant à l'initiative à prendre. J'ai pleine confiance au gouvernement dirigé par le premier ministre. Je dirais que s'il y avait une escadre, soit deux dreadnoughts avec des croiseurs dans les eaux canadiennes, le premier ministre, s'il voyait s'approcher l'heure du péril, serait en communications constantes avec l'amirauté, et déclarerait qu'en cas de besoin de navires,

ces navires du Canada et les équipages canadiens sont au service de l'empire. Voilà l'attitude qu'il prendrait, comme tout gouvernement le ferait, et tout cela s'effectuerait et s'arrangerait, avant même que le premier coup fût porté.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas abuser de la patience de cette Chambre, mais il y a d'importants renseignements qu'on ne nous a pas fournis; je ne dis pas qu'on l'ait fait intentionnellement—mais en tous cas, on ne nous les a pas soumis et il s'agissait de faits, sur lesquels nous avons le droit d'être éclairés.

Ainsi, je voudrais savoir, s'il y a eu quelque communication du gouvernement impérial à propos de l'entente qui paraît être intervenue entre le gouvernement allemand et le gouvernement britannique quant à la proportion des navires de guerre qui doit être tenue en service par ces deux pays. Le premier lord de l'amirauté aurait dit, prétend-on, que la proportion sur laquelle l'Angleterre insisterait comme légitime serait de seize à dix; nous avons une déclaration récemment faite devant le reichstag et amplifiée dans une dépêche à la "Gazette", de Montréal, en date du 22 février, et sur laquelle j'aurais peut-être l'occasion d'appeler plus particulièrement l'attention du comité dans une occasion subséquente, d'après cette dépêche, les autorités allemandes, paraît-il, auraient clairement admis que c'est une proportion raisonnable, et qu'elle donnerait satisfaction à leur pays. Le ministre de la marine et le premier ministre, aussi, paraît-il, ont déclaré—du moins les journaux ont certainement affirmé la chose, même si les ministres ne l'ont pas dit dans cette Chambre—que ce projet de contribution de trois grands cuirassés d'escadre à l'Angleterre serait subordonné à la condition que ces navires seraient ajoutés au programme de la construction de navires de la mère patrie.

Si cet arrangement est intervenu entre l'Angleterre et l'Allemagne, le premier ministre peut-il et veut-il informer cette Chambre s'il a reçu du gouvernement anglais quelque communication portant que pareil arrangement a été fait, ou virtuellement agréé et quel sera l'effet de la contribution par le Canada de ces navires additionnels qui, je l'ai dit, doivent être ajoutés au programme de constructions navales? Cela pourrait créer des embarras sérieux à l'établissement de relations amicales entre la mère patrie et l'Allemagne. Si nous offrons notre concours financier à la mère patrie, nous devrions le faire, sans y attacher pareille condition; nous devrions la laisser libre d'établir son programme de manière à assurer des relations pacifiques entre la Grande-Bretagne et les autres puissances. On a dit publiquement, dans ces derniers jours, que le ministre de la défense de l'Australie se plaint que le Canada n'a pas mis à exécution l'arrangement effectué en 1909 et de nouveau en 1911. Le premier ministre pourrait franchement informer le comité s'il a reçu quelque communication de l'amirauté à ce sujet et si l'attitude de l'Australie influera sur l'initiative du Gouvernement en ce qui concerne cette proposition navale.

Un mot ou deux sur la déclaration faite hier même par le premier ministre déclarant qu'il vaudrait mieux avoir une seule flotte et un seul drapeau? Si l'Australie construisait une marine, comme elle le fait aujourd'hui, pour la protection des eaux australiennes, et destinée à coopérer avec l'empire à la défense impériale, et si le Canada avait aussi sa marine, je suppose que dans les temps de danger, ces flottes coopéreraient avec la marine impériale et en feraient partie. Cela est d'accord avec l'arrangement de 1911. En ce qui concerne "un seul drapeau", la convention veut que, tandis que les marines royale canadienne et royale australienne déploient les couleurs distinctes des dominions d'outremer auxquels elles appartiennent respectivements, ces navires devaient cependant déployer le pavillon blanc comme symbole de l'autorité de la couronne. Par conséquent, quand à 'un seul drapeau", à mon avis, il n'y a rien à redire ni de critique à faire au sujet des arrangements conclus entre les dominions d'outremer, le Canada et l'Australie, et l'amirauté britannique.

Quant aux déclarations faites par le premier ministre, affirmant que les députés de gauche, en votant en faveur de la première clause de la résolution s'étaient engagés à fournir $35,000,000 pour augmenter les forces actives de l'empire, l'argument qu'il a développé n'est guère digne d'un homme occupant la haute position de premier ministre de ce pays. Lorsque nous avons voté en faveur de cette partie de la résolution, nous l'avons votée en dépendance de l'amendement proposée par le leader de l'opposition. Et cet amendement portait que ce crédit de $35,000,000 serait consacré à la construction de deux escadres, l'une sur la côte de l'Atlantique et l'autre sur la côte du Pacifique; et l'amendement démontre qu'en agissant ainsi, si nous réussissions à faire prévaloir notre politique, nous coopérerions de la manière la plus efficace avec le gouvernement impérial, et aidions à la défense de l'empire, tout en protégeant en même temps le Canada. Notre ligne de conduite en appuyant cette disposition en faveur du crédit de $35,000,000 était absolument conforme à l'attitude que nous prenons aujourd'hui. Nous ne discutons pas le chiffre du crédit; nous disons que le temps est arrivé où le Canada devrait prélever sur ses abondants revenus la part voulue pour la défense du Canada et de l'empire, mais nous disons qu'en consacrant cet argent à la construction de navires devant appartenir au Canada et demeurer sous le contrôle du Canada, devant servir à la

défense du Canada, et être mis à la disposition de l'empire au besoin, nous coopérons de la manière la plus effective possible à la défense du Canada, aussi bien qu'à la défense de l'empire.

M. GERMAN: Il y a, il me semble, plusieurs questions sur lesquelles il serait nécessaire que les membres de la gauche, aient des renseignements plus complets que ceux que nous ont donnés le premier ministre et le ministre de la Marine. On a beaucoup parlé au cours de ce débat de la difficulté de recruter des volontaires pour le service de la marine, et des nombreuses désertions de ceux qui s'engagent volontairement au service de la marine.

S'il y a eu des désertions, il faut surtout en chercher l'explication dans l'incertitude du problème naval. Il y a deux ou trois ans nous avons obtenu nombre de volontaires pour le service de la marine, c'est-à-dire de jeunes Canadiens, qui s'engageaient volontairement pour ce service. S'il y a eu des désertions et des démissions, elles ont été causées par cette grave incertitude qui a plané sur le programme naval du Gouvernement. Et je voudrais demander au premier ministre et au ministre de la Marine quel est leur programme. Aujourd'hui, au Canada, il y a des jeunes gens au service de la marine qui ayant commencé leur carrière dans ce service suivent des cours au collège naval royal de Greenwich, et se mettent en état de devenir des officiers de la marine canadienne de Sa Majesté. Quelle est l'intention du Gouvernement relativement à ces jeunes gens? Va-t-on les renvoyer ou devront-ils entrer dans la marine britannique, s'ils désirent rester dans la marine? Ou bien devront-ils retourner chez eux et embrasser d'autres carrières? Le premier ministre et le ministre de la marine qui paraissent tant tenir à lire les journaux, devraient, tous deux, s'occuper de la question que je pose.

M. BORDEN: Je demande pardon à l'honorable membre, je ne lisais pas les journaux.

M. GERMAN: Eh bien, je posais une question au premier ministre—du moins je m'efforçais de lui poser une question de très grande importance, à mon avis et tous deux, le premier ministre et le ministre de la Marine s'occupaient avec sollicitude, je suppose, à trouver quelque chose à répondre à mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley). Si le Gouvernement a l'intention de créer une marine canadienne, il est certainement important de savoir ce que nous nous proposons de faire de nos jeunes Canadiens qui n'ont pas déserté et qui veulent consacrer leur vie au service, des hommes qui ne craignent pas d'être éventrés dans des mers éloignées, et qui resteront debout près du drapeau et de l'empire uni.

Ce bill tend-il à compléter la loi du service de la marine, ou bien veut-on abroger cette dernière? Quelle est la situation? Que devons-nous attendre? Vous nous demandez de voter $35,000,000 à titre d'aide à un meilleur service naval, pour maintenir la suprématie de l'empire. Je ne le cède à personne en cette Chambre ou au Canada comme partisan du maintien de la suprématie de l'empire britannique. Nous avons un souverain, un drapeau et un empire, et je suis prêt à aider au maintien de cette unité. Je ne saurais admettre que je souscrive absolument aux déclarations formulées hier soir par le premier ministre. Il a ouvert une très large question qui lui impose de graves méditations. Mais il y a certaines choses qui peuvent être ramenées au domaine du bons sens ordinaire et de l'entente des affaires et qui peuvent se faire immédiatement. Qu'allez-vous décider dans la situation présente? Lorsque nous aurons au Canada une population de vingt-cinq ou trente millions, la situation pourra être différente, mais aujourd'hui nous comptons sept millions d'habitants, et c'est à eux qu'il appartient de décider quel sera l'avenir de ce pays relativement à la défense navale. Je ne veux pas tomber dans des redites inutiles; seulement, je désire obtenir du premier ministre quelques renseignements sur ce qu'il propose de faire de la loi qui figure déjà dans nos statuts. Le bill en discussion est appelé la loi tendant à renforcer la marine. Renforcer quoi? renforcer la loi qui figure dans nos statuts? C'est la seule loi de marine qui existe au Canada. Si on veut maintenir cette loi, qu'on le dise.

Veut-on renforcer la marine britannique? Alors quon l'appelle ainsi. Je le demande au ministre, ceux qui servent sous le régime de la loi de la marine, dans sa teneur actuelle devront-ils rester soumis à cette loi canadienne, ou bien chercher autre chose? Comment peut-on espérer que de jeunes Canadiens éprouvent de l'enthousiasme pour le service de la marine canadienne, s'ils ignorent où tout cela aboutira? Quel sera leur avenir? Il y a un vieux dicton qui dit que " tout ce qu'on fait pour l'amour et le monde est bien fait ", mais dans le monde d'aujourd'hui, les jeunes gens ne veulent pas consacrer un grand nombre de leurs jeunes années à la profession qu'ils ont adoptée, à moins de savoir que, dans l'exercice de cette profession ils sont assurés d'une certaine mesure de certitude. J'ai posé ces questions au premier ministre, parce que, j'en suis convaincu, le peuple aime qu'on l'éclaire à cet égard, et je pourrais bien, en tête-à-tête avec le ministre de la Marine causer de ces choses, mais je veux que les "Débats" indiquent l'initiative que le Gouvernement se propose de prendre relativement aux jeunes gens qui servent

actuellement sous le régime de la loi du service de la marine?

M. BORDEN: En réponse à la question posée par l'honorable député de Saint-Jean relativement à la prétendue convention tacite intervenue entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, je dois dire que nous n'avons aucun renseignement sur l'existence de pareille convention. Quant à sa question au sujet de l'Australie, nous n'avons reçu aucune protestation de la part de ce pays sur le sujet qu'il mentionne. J'approuve ce que l'honorable député de Welland (M. German) a dit au sujet de l'importance d'offrir tous les avantages aux jeunes gens qui désirent servir dans la marine. Le Collège naval à Halifax est maintenu, et je crois qu'un certain nombre de jeunes gens sont absents sur un navire-école fourni par l'amirauté.

L'Australie a huit places d'aspirants de marine mises annuellement à sa disposition; la Nouvelle-Zélande, deux, le Sud-africain deux, à subordonnément aux examens d'aptitudes que les candidats doivent subir. Nous devrions être en mesure de mettre immédiatement à la disposition du Canada, huit places d'aspirants de marine à des conditions similaires et autant que faire se peut les mettre en mesure de servir à bord des vaisseaux en question; en outre, de recevoir un nombre limité d'aspirants de marine sortant de l'école d'instruction, en vue d'une formation semblables à celle qu'on reçoit aujourd'hui à bord des cuirassés.

M. MACLEAN (Halifax): Le premier ministre voudrait-il bien me dire si le département des affaires navales reçoit ou sollicite des recrues pour le "Niobé".

M. BORDEN: On n'en sollicite pas, pour le moment, si je ne me trompe.

M. MACLEAN: Le département a-t-il l'intention de stimuler davantage le recrutement?

M. BORDEN: Si je ne trompe, on a fait l'acquisition du "Niobé" comme vaisseau-école, et je ne sache pas qu'il soit bien adapté à ce but.

M. MACLEAN: On n'en saurait trouver de meilleur, paraît-il.

M. BORDEN: L'honorable député a sans doute des renseignements en ce sens; les miens sont tout l'opposé.

M. MACLEAN: Je tiens mes renseignements des constructeurs mêmes.

M. GERMAN: Le premier ministre affirme que l'instruction des aspirants de marine est subordonnée à certaines conditions. Est-ce en vue de préparer ces aspirants pour le service dans la marine canadienne, ou bien pour le service de la marine impériale?

M. BORDEN: S'ils ont l'instruction voulue, ils pourront servir soit sous la marine canadienne, si on l'établit, soit sous la marine britannique, aux conditions de l'examen d'aptitudes.

M. GERMAN: Advenant qu'on n'établirait pas de marine canadienne, les Canadiens servant dans la marine britannique seront-ils soumis aux règlements de cette dernière ou bien. . .

M. BORDEN: Les règlements de la marine canadienne se rapprochent sensiblement de ceux de la marine impériale; mais cela va sans dire, ceux qui seront dans la marine impériale doivent obéir aux règlements de cette dernière.

M. MACLEAN (Halifax): Le premier ministre affirme que le "Niobé" ne s'adapte point aux besoins d'un vaisseau-école. Si le Gouvernement prend pareille attitude, que fera-t-il donc de ce vaisseau? Le commandant Macdonald m'a dit qu'on ne trouverait ni dans la marine britannique ni dans aucune autre flotte un seul vaisseau se prêtant mieux que le "Niobé" aux besoins d'un vaisseau-école. S'il faut que ce navire demeure oisif au port d'Halifax ou à quelque autre endroit de la côte de l'Atlantique et cela sur l'injonction d'un groupe de ministres ou pour répondre aux vues d'une certaine partie du public canadien touchant les affaires de la marine, il importe de le savoir. Il faudrait faire servir ce navire aux fins qui ont présidé à son acquisition par l'Etat ou bien l'utiliser autrement. Pour en revenir à l'article 1er du bill.

Cette loi peut être citée comme la loi de l'aide à la marine.

Le bill décrète que les deniers demandés par ce projet de loi seront appliqués par l'exécutif à la construction et à l'équipement de cuirassés d'escadre. Le 13 février, le premier ministre a clairement déclaré que le gouvernement canadien demeurerait propriétaire des navires construits sous l'empire de ce bill. Voici ses paroles:

Notre proposition veut que ces vaisseaux demeurent la propriété du peuple canadien, mais qu'ils servent et soient utilisés pour la commune défense de cet empire dont le Canada fait partie.

En citant ce texte, j'ai voulu prouver que le Gouvernement a catégoriquement déclaré que le gouvernement canadien doit demeurer propriétaire de ces vaisseaux. A mon avis, au lieu de présenter cette mesure, le Gouvernement aurait atteint le but visé par cette loi en ajoutant quelques articles à la loi du service naval en vigueur. Cette dernière loi autorise l'exécutif à consacrer des deniers publics à l'achat et à la construction de navires. Comme il est prévu que ces navires reviendront au Canada, la loi demandée devrait être adoptée sous forme d'amendement à la loi du service naval canadien. Cette dernière loi figure aujourd'hui dans notre recueil de lois. Il y a

quelques mois les ministériels menaçaient d'abroger cette loi. Certains ministres, paraît-il, en avaient promis l'abrogation à leurs amis de Québec; mais apparemment le Gouvernement ne remplira pas cette promesse. Je puis donc supposer que c'est l'intention du Gouvernement de laisser la loi du service naval canadien figurer au code, et en pareille circonstance, il devrait demander sa loi sous forme d'amendement à cette première loi et non pas au moyen d'une loi distincte.

Je le répète, il est désirable que le Gouvernement fasse connaître son intention au sujet de l'utilisation du "Niobé". Le premier ministre ou le ministre de la Marine devrait nous faire, ce soir même, une déclaration à ce sujet.

M. BORDEN: Je me suis peut-être trop fortement prononcé au sujet de l'utilité du "Niobé", à titre de vaisseau-école. Je ne suis pas allé aux renseignements à cet égard; et si les renseignements de l'honorable député sont plus exacts que les miens à cet égard, je serai bien aise de rectifier toute erreur que j'aurais pu commettre. C'est une simple opinion personnelle que j'ai exprimée, et mon affirmation ne repose sur aucune recherche directe. L'honorable député voudrait mettre de côté toute l'œuvre accomplie depuis huit ou dix semaines—je ne saurais préciser—et tout recommencer ce travail. Je dois l'avouer, cette proposition ne rallie guère mon approbation; cependant, je la mettrai sérieusement à l'étude. A mon sens, elle n'offre pas d'avantages supérieurs à ceux qui résultent de la logique de conduite que nous proposons en ce moment, et comme nous avons déjà parcouru une bonne distance, il conviendrait de poursuivre la route où nous sommes engagés.

Quant au "Niobé", on l'utilise comme on peut. L'honorable député dit que ce vaisseau est à l'ancre à Halifax et qu'il ne fait plus de croisière nulle part. Je ne suis guère renseigné à cet égard; le ministre du Service naval pourrait vous éclairer mieux que je ne le saurais faire. Au surplus, l'honorable député en conviendra, le "Niobé" est plus utile, même plus décoratif de cette façon, que s'il était échoué sur les rochers de Yarmouth ou au bassin de radoub d'Halifax.

M. MACDONALD: A cet égard, à titre supplémentaire de la question posée par mon collègue de Welland, je désire savoir si le Gouvernement a l'intention de continuer à maintenir l'Ecole navale d'Halifax et à recevoir des aspirants de marine pour qu'ils y puisent l'instruction voulue?

M. BORDEN: Non seulement avons-nous l'intention de continuer à maintenir l'Ecole navale d'Halifax, mais nous allons tenter de sérieux efforts pour la perfectionner et donner plus d'ampleur à sa sphère d'instruction. Depuis cinq ou six mois, cette question a été l'objet des plus vives préoccupations du Gouvernement, et si d'autres questions n'eussent absorbé tous nos instants et nos forces, nous aurions été en mesure de faire aujourd'hui même une déclaration à cet égard. Peut-être pourrons-nous le faire avant la fin de la session. Nous voudrions donner plus d'extension à la sphère d'instruction donnée par cette école. Ce serait là une réforme avantageuse; mais c'est tout simplement à titre d'essai que je formule ces observations.

Ainsi, aujourd'hui au Canada il existe un besoin qui se fait de plus en plus vivement sentir; c'est le besoin de bons ingénieurs. Il y a un cours de génie civil au Collège militaire de Kingston. Dans presque tous les grands services de l'Etat, et dans presque toutes les branches de l'activité humaine au Canada, il existe une forte demande de bons ingénieurs en tout genre. Je ne sais trop si l'idée est susceptible de réalisation, mais je puis bien franchement dire ma pensée, sachant tout l'intérêt que mon ami porte à la question: c'est qu'on pourrait peut-être opérer à l'Ecole navale d'Halifax une réforme qui aurait son utilité en ce sens, sans toutefois nuire à l'instruction donnée dans cette écoles aux aspirants de marine.

M. MACDONALD: L'idée serait d'ajouter aux cours donnés aux aspirants de marine quelques autres matières, de façon à rendre ces étudiants plus aptes à remplir les fonctions d'ingénieurs.

M. BORDEN: Je n'ai pas donné à cette question toute l'attention qu'elle mérite et je ne voudrais pas qu'on regardât ce que je dis à cet égard comme définitif. Mais il serait possible de doter cette école d'un cours d'instruction qui permettrait aux aspirants, à une certaine étape, de faire un choix entre la marine britannique ou la marine canadienne comme carrière, ou bien de suivre un cours de génie civil et de rendre par là au peuple canadien les services et de remplir les fonctions dont le besoin se fait si vivement sentir.

M. MACDONALD: Puisque cette école navale et ces autres conditions doivent leur création à la loi du service naval canadien, je suppose que, pour le moment, il n'est pas question d'abroger cette loi.

M. BORDEN: Mon honorable ami le comprend, pour le moment, je ne suis pas en mesure de faire de déclaration au sujet du système permanent de marine canadienne. Je ne saurais me hasarder à le faire ce soir, ni même avant la fin de la session. Mais je puis lui en donner la certitude, quelle que soit l'attitude adoptée par le Gouvernement à cet égard, nous avons l'intentiton de conserver à cette école toute sa valeur actuelle et de lui donner, nous l'espérons, une plus grande valeur encore, et cela pour les objets que j'ai mentionnés.

M. MACDONALD: Il est une autre question que j'ai signalée à l'attention du premier ministre, cet après-midi, quand le débat prit une autre direction: il s'agit de renseignements, à mon sens, absolument essentiels à l'intelligente discussion de cette mesure devant le comité. Après étude, et à la lumière des renseignements que je possède, les chiffres que le premier ministre nous a donnés au sujet du coût estimatif de la construction des deux escadres, proposée par le chef de l'opposition, me semblent de nature fort étonnante. Je m'abstiens de toute observation à cette étape du débat: seulement je voudrais m'éclairer définitivement à ce sujet.

Je trouve à la page 26 du memorandum de l'amirauté publié le 19 août 1909, que le coût d'une escadre est fixé ainsi qu'il suit :

Le coût d'un croiseur cuirassé du nouveau type "Indomitable", £2,000,000; trois croiseurs non cuirassés du type "Bristol" à £350,000 chaque £1,050,000; six contre-torpilleurs à £80,000 chaque, soit £480,000; trois sous-marins du type "C" à £55,000 chaque, soit £165,000; total général, £3,095,000.

En doublant ce prix, ce qui est une bonne manière d'établir la situation, si nous devons avoir une seconde escadre, le résultat serait, en prenant pour base les propositions de l'amirauté qu'elle accepte comme satisfaisantes, que les deux escadres coûteraient £7,390,000 ou environ $36,000,000. Ceci se passait en 1909. J'ai la dernière édition du "Navy Annual", qui donne le coût des navires jusqu'à 1912 et l'évaluation du coût des navires en cours de construction, bien que quelques-uns ne doivent pas être achevés avant 1914 et je trouve que cet exposé est parfaitement exact. Je suis étonné qu'un fonctionnaire civil comme l'amiral Kingsmill, ait pu obtenir des chiffres qui sont si différents de ceux qui se trouvent dans des livres qui font autorité absolue.

M. BORDEN: Mon honorable ami se trompe. Les renseignements que j'ai donnés ne viennent pas de l'amiral Kingsmill; ils viennent de l'amirauté.

M. MACDONALD: Un calcul exact donne les chiffres à $1,000,000 de moins que ceux du ministre de la Marine. L'Australie a une escadre construite à la satisfaction absolue de l'amirauté avec la consultation et sous la direction de ses experts et à la tête de laquelle se trouve une copie de l'"Infatiguable", et son coût est de £1,536-769, de sorte que deux dreadnoughts de ce type coûteraient £3,073,538. La classe du "Bristol" est celle des croiseurs qui ont été construits pour l'Australie; ce sont des navires modernes de premier rang, d'après le "Naval Annual" et six croiseurs, de la classe du "Bristol" coûtent chacun £364,-953, somme qui multipliée par six donne £2,189,718. Je ne peux pas trouver dans le "Naval Annual" le coût de la construction des contre-torpilleurs et des sous-marins en Angleterre. Mais j'ai le coût pour la France et il est prouvé que le prix est plus élevé en France que partout ailleurs. En évaluant le prix des contre-torpilleurs à £125,147 chacun, ce qui est en augmentation sur le prix de 1909, leur prix total serait de £1,451,764. En prenant des sous-marins du type le plus moderne, livrés en 1913 et 1914, le coût en France serait de £100,000 chacun, soit un total de £600,000. Le total pour les deux escadres serait alors sur cette base de £7,315,020 ou environ $36,000,000. Ces chiffres ne peuvent pas être mis en doute; aucun fonctionnaire de la Défense navale ne peut y trouver à redire, car ils ont été préparés sous la direction d'hommes aussi remarquables que sir William H. White, qui vient de mourir et dont la haute situation comme constructeur naval a été reconnue dans le monde entier pendant les vingt dernièrs années.

Par conséquent, en s'appuyant sur les meilleures autorités, deux escadres comme celles que nous nous proposons d'avoir au Canada, une sur l'Atlantique et une sur le Pacifique, pourraient être construites au prix de $36,000,000. Quand le premier ministre présente des chiffres qui indiquent le coût de ces escadres comme devant atteindre au Canada $150,000,000, soit $115,000,000 de plus que le renseignement officiel donne pour prix de la construction l'an dernier, nous avons le droit de demander que le premier ministre dépose sur le bureau le mémorandum dont il a parlé au début de la séance et qu'il était sur le point de lire. Le comité a le droit d'avoir tous les renseignements qu'il a reçus de l'amirauté. Nous voulons connaître le type de navire qui doit coûter ces prix exorbitants et tous les détails qui s'y rapportent. On ne doit pas s'attendre à ce que le comité approuve une seule partie de ce bill, tant que le premier ministre n'aura pas franchement donné tous les renseignements qu'il a en sa possession.

M. BORDEN: J'ai donné communication de la plus grande partie de ce memorandum à la Chambre. Je n'ai pas soumis l'amirauté à un contre-interrogatoire à propos des détails, combien pour la coque, combien pour l'armement; j'ai simplement demandé une déclaration officielle relative au prix de deux escadres en Angleterre et le voici avec le sceau de l'amirauté. Je donnerai le déclaration aux "Débats" afin de la faire imprimer telle qu'elle est pour l'avantage des honorables députés.

M. MACDONALD: Pourquoi ne pas en donner lecture maintenant?

M. BORDEN: Certainement.

M. MACDONALD: Le très honorable premier ministre devrait donner tous les documents qu'il possède.

M. BORDEN: C'est ce que je ferai. Voici le renseignement.

COUT DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

	Ccommandés en Grande-Bretagne en 1909-10 aux prix courants à l'époque.		Suivant évaluation en janvier 1915, pour les navires du dernier modèle.	
	£	$	£	$
1 croiseur cuirassé	2,293,660	11,162,478	2,652,100	12,906,886
3 croiseurs type "Town"	1,112,310	5,413,242	1,234,900	6,009,846
6 contre-torpilleurs T. B	667,025	3,246,193	843,000	4,102,600
3 sous-marins	274,875	1,337,725	365,000	1,776,333
Matériel de mer et combustible	59,280	288,496	64,400	313,413
Total	4,407,151	21,448,134	5,159,400	25,109,078

Ces prix comprennent la coque, la machinerie, la cuirasse (s'il y en a une), l'armement, les barques à vapeur et automobiles, ancres, câbles, etc., torpillles,, tubes lance-torpilles, munitions et réserve de canons et de munitions.

M. SINCLAIR: Donne-t-on le tonnage des navires?

M. BORDEN: Non, mais je crois qu'il s'agit du type le plus grand et le plus amélioré aux dates respectives. Ce qui a été fait ici, pour évaluer le coût au Canada, c'est d'ajouter, comme me l'apprend le département du Service naval, environ trente-trois pour cent. En comparant ces prix avec ceux que j'ai lus comme representant le coût au Canada, il me semble qu'il a dû se produire une erreur en faisant les calculs. Je ferai vérifier les chiffres par le Service naval avant la prochaine réunion du comité.

Quelques questions m'ont été posées par mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) et par mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) auxquelles je n'ai pu répondre encore par suite de la volée d'interrogations qui me furent faites. Ils m'ont demandé sur quoi nous nous appuyons pour croire qu'il serait nécessaire d'ajouter 33 p. 100 au prix afin d'évaluer exactement la dépense au Canada. C'est le meilleur renseignement que nous avons pu nous procurer de personnes qui sont au courant des constructions maritimes en Angleterre et aussi familières que possible avec les circonstances au Canada, c'est-à-dire sans avoir une expérience pratique au Canada autre que celle provenant d'une enquête minutieuse sur le coût des matériaux, le prix de la main-d'œuvre et les facilités qu'on trouve ici. Trois ou quatre sociétés de constructions maritimes anglaises ont fait à ma connaissance personnelle des enquêtes de ce genre. Je puis dire à mes honorables amis qui ont demandé ces renseignements, que si ces personnes ont fait connaître leurs véritables conclusions—et je n'ai aucune raison d'en douter—33⅓ p. 100 est en réalité une évaluation bien faible du coût de l'augmentation au Canada.

Si mes paroles n'ont pas un grand poids sur mes honorables amis de l'opposition ils seront du moins convaincus par l'autorité que je vais leur citer. Je la trouve dans les "Débats" de 1910, à la page 1737, quand mon très honorable ami qui dirige l'opposition comparaît le coût probable en Angleterre avec le coût probable au Canada. Il disait:

Le coût total de ces onze navires sera, d'après les chiffres anglais, £2,338,000 ou un peu plus de $11,000,000. D'après les prix canadiens, en supposant que les navires soient construits au Canada, nous devrions ajouter au moins 33 p. 100 au prix fixé.

L'opinion de mon très honorable ami était basée sans doute sur le même renseignement que celui qui m'a été donné, disant qu'un supplément d'au moins 33 p. 100 devrait être ajouté au prix anglais pour évaluer exactement les prix canadiens. Je constate cependant qu'une société anglaise très connue, la société de Swan, Hunter et Cie, d'après une information qui a paru récemment dans les journaux, déclare que l'augmentation de la construction des navires au Canada coûterait au moins 50 p. 100 et pourrait même coûter beaucoup plus cher que cela. Par conséquent, je pense qu'une augmentation évaluée à 33 p. 100 est très raisonnable. Quant à mon opinion personnelle, qui ne vaut absolument rien, sauf qu'elle est appuyée sur le renseignement qui m'a été donné, le coût serait au moins de 40 et peut-être de 50 p. 100 en plus des prix anglais.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami nous a dit, et naturellement cela doit être admis, que le coût de la construction des petits navires au Canada, où une grande

industrie doit être commencée, sera plus élevée que dans le pays où elle existe déjà. Je voudrais conseiller à mon très honorable ami et au ministre du Service naval d'aller voir quelques-uns des directeurs des aciéries du pays et de leur demander ce qu'ils pourraient faire au point de vue des constructions, des plaques de blindages et autres matériaux qui sont employés dans la construction d'un navire. Mon honorable ami le ministre du Service naval a-t-il vu les intéressés dans les grandes aciéries du pays et leur a-t-il demandé ce qu'ils pourraient faire au point de vue des plaques de blindage?

M. BORDEN: En ce qui me concerne, je ne pense pas avoir eu de communications directes avec des personnes qui manufacturent ces plaques. Cela devrait regarder ceux qui entreprendront la construction des navires. Le Gouvernement lui-même ne ferait pas de contrat avec ces personnes mais il laisserait ce soin aux entrepreneurs.

M. MACDONALD: Ce renseignement relatif à la dépense supplémentaire, qui a été donné par mon très honorable ami à propos de la construction des navires au Canada, vient-il de l'amirauté ou des constructeurs anglais?

M. BORDEN: Je crois pouvoir affirmer que ce renseignement vient de l'amirauté. Je l'appuie aussi en grande partie sur les informations qui nous ont été données par les constructeurs anglais.

M. LEMIEUX: D'après les réponses qui ont été données par le très honorable premier ministre, nous avons la preuve évidente que le grand parti conservateur de jadis manque singulièrement de foi et de confiance dans le Canada et l'habileté des Canadiens. Il a dit qu'il appuyait son opinion que 30 p. 100 doivent être ajoutés au coût de la construction des navires au Canada, sur la déclaration faite en 1910 par le très honorable chef qui dirige maintenant l'opposition. Pourtant mon très honorable ami ne doit pas oublier qu'à cette époque il était prêt lui-même à accorder cette confiance à l'habileté canadienne et au savoir-faire canadien. Il a cru devoir depuis lors changer d'idée, en cédant à quelle influence? Je l'ignore. mais réellement, les explications du très honorable premier ministre et spécialement ce qu'il a dit en présentant ce bill, à savoir que nous ne pouvions espérer avant vingt-cinq et même cinquante ans, avoir au Canada une organisation comme celle qui existe en Angleterre, tout cela me semble anti-canadien et anti-anglais. Le très honorable premier ministre vient des Provinces maritimes; il représente la ville d'Halifax et il est au courant des grands efforts qui ont été faits par l'industrie du fer et de l'acier. J'ai sous la main ce que dit M. Plummer, intéressé dans l'industrie du fer et de l'acier en Nouvelle-Ecosse:

D'une façon générale la production du fer et de l'acier au Canada a commencé seulement il y a dix ans. Et s'il est vrai que nous avons eu l'expérience étrangère pour nous guider, il n'y a pas une branche de l'industrie dans laquelle nous n'ayons pas rencontré nos propres difficultés et fait des efforts pour nous en tirer. Nous avons dû organiser notre personnel, exercer nos ouvriers à traiter le minerai, le charbon, la chaux et autres matériaux non employés auparavant, nous avons dû pourvoir à certains moyens économiques et pratiques de transport et à résoudre nos propres problèmes, et dans la plupart des cas on a peu de secours à attendre de l'expérience des autres. Nous avons dû acheter et payer la nôtre et nous avons encore beaucoup à apprendre.

Voici donc une grande industrie qui, il y a dix ou quinze ans, existait à peine en Nouvelle-Ecosse et qui aujourd'hui, je puis le dire, bien qu'elle réclame de nouvelles primes, est aussi parfaitement organisée que les industries similaires aux Etats-Unis. Je dis avec le plus grand respect à mon très honorable ami, que, si ce n'est pas trop tard il devrait revenir à l'opinion saine qu'il a exprimé en 1909, à savoir que l'industrie de la construction maritime est possible et que la création d'une marine canadienne est le meilleur moyen de faire revivre l'industrie canadienne de la construction des navires. J'ai sous les yeux un article publié dans le "Times" de Londres pendant le séjour de mon très honorable ami à Londres au mois d'août dernier et j'y trouve en termes concis l'histoire de la création de la marine australienne, la marine royale d'Australie. J'insiste sur le mot royale, parce que si nous avions une marine canadienne, ce serait la marine royale du Canada. J'ai ici le Livre bleu de 1909, donnant le compte rendu de la conférence impériale de cette année, et que je vois, à côté l'une de l'autre, la création future d'une marine canadienne en vertu de l'entente conclue entre les autorités impériales et les ministres canadiens de Sa Majesté, et la création future d'une marine australienne en vertu de l'entente conclue avec les ministres australiens de Sa Majestée, quand je vois qu'au Canada, en l'année 1913, rien n'a été fait, tout ayant été discrédité, tout ayant été amoindri, tandis qu'en Australie, en vertu de la même entente conclue en même temps, dans les mêmes circonstances, en 1913, le 1er avril prochain, la première escadre australienne va parcourir les eaux de l'Australie, je me demande quand nous pourrons voir les navires de notre propre marine sillonner les eaux canadiennes. Mais le très honorable premier ministre, qui représente le Gouvernement, qui devrait représenter les aspirations du peuple canadien, qui devrait représenter la foi inébranlable que les jeunes Canadiens ont en leur pays, lui qui dirige le parti de feu sir John Macdonald, vient nous dire que nous ne pouvons pas espérer avoir une marine

canadienne. Je rougis pour mon pays en pensant que nous sommes signalés au monde civilisé comme incapables de faire ce que l'Australie a fait durant les trois ou quatre années passées, l'Australie, qui a une population beaucoup plus faible que le Canada, l'Australie qui est beaucoup moins riche que le Canada et qui, certes, n'a pas des sentiments plus britanniques que le Canada.

Mais je ne dois pas m'émouvoir à propos de cette question sur laquelle j'ai des idées bien arrêtées. Je suis un peu libre-échangiste moi-même. Toutefois, en présence des circonstances, je dis que s'il est une occasion de défendre les principes de la protection, c'est bien l'occasion actuelle, qui nous permet l'établissement d'une grande industrie nationale au Canada. Mais je laisserai cet aspect de la question de côté pour le moment. Je voudrais répondre avec autant de calme que possible à mon excellent ami le ministre de la Marine et des Pêcheries à propos de ce qu'il a dit l'an dernier, et encore cette année, en soutenant que nos navires canadiens étaient démodés. Il s'est appuyé pour parler ainsi sur un rapport préparé par le commandant Roper et le vice-amiral Kingsmill. Comme j'ai été ministre de la Marine et des Pêcheries dans les dernières semaines de pouvoir du cabinet précédent, bien que je n'aie eu que des conversations peu fréquentes avec les fonctionnaires du ministère, je dois dire d'abord que le commandant Roper n'a jamais été directement ou indirectement prié par le chef du ministère, à l'époque où il est censé avoir rédigé ce document, d'exprimer une opinion sur l'avenir de la construction marine militaire du Canada. En second lieu, j'ai déclaré avant-hier à mon honorable ami l'ex-secrétaire d'Etat, l'honorable député de Russell (M. Murphy) que les seules paroles que j'ai échangées, comme ministre de la Marine et des Pêcheries, avec l'amiral Kingsmill, qui, je le dis en passant, a été très bien traité par le cabinet précédent et a été défendu ici même contre les attaques dirigées contre lui par l'opposition d'alors, je les ai changées le jour où mes collègues et moi avons donné notre démission. Après ce qu'a dit le ministre de la Marine et des Pêcheries, jesuis obligé de parler de la conversation que j'ai eue avec l'amiral Kingsmill. Loin de jeter du discrédit sur la marine projetée par le cabinet Laurier, l'amiral Kingsmill exprima le regret et la crainte que le programme du Gouvernement ne reçût peut-être pas son exécution.

Quant au commandant Roper, s'il avait reçu l'ordre de faire le rapport cité par mon honorable ami, j'aurais dû être le premier à le savoir, car j'étais le chef responsable du département. Il n'a pas été invité à faire ce rapport et je suis étonné d'apprendre que le commandant Roper, le jour même de la chute du ministère. . .

M. HAZEN: La veille.

M. LEMIEUX: Disons la veille.—Qu'il ait signé un rapport comme celui-là. Je suppose que le rapport est authentique, mais c'est un fait étrange que le commandant Roper, qu'on fait venir d'Angleterre pour prendre la direction des affaires navales canadiennes, ait reçu des reproches de mon très honorable ami et de ses partisans au moment où il servait le Gouvernement précédent, pour avoir, naturellement, prononcé un discours à Ottawa, dans lequel il faisait l'éloge d'une marine canadienne.

L'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) désirait absolument que le commandant Roper fût cité à la barre de la Chambre pour avoir prononcé un discours qu'il n'avait pas droit de prononcer, parce qu'il était entaché d'esprit de parti politique. N'est-il pas étrange que le jour même avant notre défaite le commandant Roper ait signé un rapport dont les honorables députés de la droite se sont si bien servis pour critiquer la politique du Gouvernement précédent?

Mon honorable ami le ministre des Finances n'était pas dans la Chambre, j'en suis sûr, quand l'honorable député de Russell (M. Murphy), au cours de son très éloquent discours, a cité les paroles qui incriminaient le commandant Roper aux yeux des honorables députés de la droite quand ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre.

Il disait:

> Si on me demandait quelle est l'importance relative des divers item qui composent une marine de guerre, je les indiquerais comme il suit: hommes, vaisseaux, docks. Pour ma part, je ne crois pas que nous tenions suffisamment compte du personnel. La fatigue imposée aux hommes dans une guerre navale future sera terrible, et, à mon humble avis, il se présentera des circonstances où les équipages seront épuisés alors que le matériel aura encore de la valeur.
>
> S'il survenait une guerre avant que fussent prêts les navires du Canada, des marins pourraient toujours être mis à la disposition de la mère patrie. Beaucoup d'hommes distingués et clairvoyants assurent que la prochaine querelle éclatera en 1912. Sur ce point, je n'exprime aucune opinion; mais ce que je dis, c'est que, abstraction faite de la construction des navires, le Canada rendra à la mère patrie un grand service en préparant et en lui fournissant des hommes. D'ici à 1912, le temps manque pour construire des dreadnoughts ou autres vaisseaux; mais on a le temps d'enrôler et de dresser particulièrement des marins. Pour ne pas parler de 1912, il faut un commencement à tout.

Chaque chose doit avoir un commencement. Mon honorable ami a eu un commencement comme ministre, et dans quel-

que temps il devindra suranné. Il en est de même des navires.

Rome ne s'est pas faite en un jour....

Je regrette de ne pas voir ici l'honorable ministre de la Milice et de la Défense, car il aimerait, sans doute, entendre parler de Rome.

Rome ne s'est pas faite en un jour, ni la marine impériale. Ceci est le commencement de la marine canadienne et pour la compléter il faudra du temps. Personne ne peut dire ce que l'avenir nous réserve, et il est impossible de deviner à quoi ce début peut conduire en définitive. Le gouvernement canadien ne m'a pas confié sa cause, et je parle simplement en officier de marine. En ce qui regarde la marine de guerre, la politique du Gouvernement peut être bonne, elle peut aussi être mauvaise; mais j'ai ceci à dire, et je le dis le plus sérieusement qu'il m'est possible.

Que mon honorable ami le ministre des Postes écoute ceci:

Cette politique a été élaborée par les représentants du peuple, et c'est aujourd'hui la loi. Critiquez le programme tant que vous voudrez, mais, s'ils vous plaît, ne poussez pas les choses au point de mettre des obstacles à la création d'une marine, et ne l'entraînez pas dans le tourbillon de la politique. Toute autre considération mise à part, la marine devrait être au-dessus de la politique des partis et en être complètement détachée. La marine canadienne est une branche du service de l'empire, et, pour cette raison, le devoir de tous les Canadiens et de tout le Canada est d'aider de toutes leurs forces à ce qu'elle donne un service effectif.

Est-ce qu'il n'y a pas du bon sens dans ce discours? Je ne reconnais pas dans ces paroles le commandant Roper dont le rapport a été cité ici même par les honorables députés de la droite. Dans ce discours nous avons ce que pensait réellement le commandant Roper, et peut-être ce que nos honorables amis ont lu n'en est-il que la caricature.

En 1910, quand les honorables députés de la droite commençaient a attaquer le programme du Gouvernement d'alors dans la province d'Ontario et dans les provinces anglaises, on parlait de la marine comme étant un jouet et une marine de fer-blanc, et mon honorable ami le ministre des Postes la décrivait dans la province de Québec comme un engin terrible et infernal.

M. PELLETIER: Oh! non, je l'ai toujours appelée une marine de fer-blanc.

M. LEMIEUX: Le commandant Roper et l'amiral Kingsmill ont donné leur appui complet au programme du Gouvernement. En réalité ils nous ont été prêtés par l'amirauté cmme officiers experts pour le service naval canadien et ils ont conseillé le ministère canadien sur toutes les questions navales, la construction des navires, le nombre des officiers, l'établissement d'un collège naval pour les cadets à Halifax et sur tous les points qui intéressaient la question navale. C'est sur l'avis de l'amiral Kingsmill et du commandant Roper que les soumissions ont été demandées. Ils ont rédigé eux-mêmes les avis d'adjudication; ils ont communiqué eux-mêmes avec l'amirauté en Angleterre et c'est par leur intermédiaire que les soumissions ont été reçues. Il est donc absolument étrange que, précisément le jour avant les élections, l'un d'eux ait remis un rapport que je n'ai jamais vu, bien que je fusse le chef du ministère, un rapport que je n'ai jamais demandé, et que mon honorable ami communique maintenant à la Chambre avec une visible satisfaction.

L'honorable député de Simcoe a dit aujourd'hui que le Gouvernement avait raison d'inaugurer cette nouvelle politique, parce que, a-t-il prétendu, la politique de l'ancien Gouvernement avait été condamnée par les électeurs le 21 septembre 1911.

Je ne crois pas que mon honorable ami ait parlé sérieusement quand il a fait cette déclaration. Il est parfaitement connu que la question de beaucoup la plus importante durant les dernières élections, dans huit provinces sur neuf, a été la question de la réciprocité. J'admets que dans la province de Québec, par suite de circonstances exceptionnelles, la question qui a pris une importance capitale aux yeux des électeurs a été celle de la marine, mais le très honorable premier ministre sait bien que si nous devons juger du résultat en tenant compte de ce qui est arrivé dans Québec, il y a une majorité évidente dans cette Chambre en faveur d'une marine canadienne. C'est la seule province où elle ait été discutée à chaque tribune publique, dans chaque journal, et en dépit des excitations la province de Québec s'est prononcée en faveur d'une marine canadienne par une grande et subsantielle majorité. Je ferais perdre du temps si je lisais ce qui est arrivé pendant cette campagne, mais vous, monsieur le président, qui avez été vous-même dans la lutte comme nous l'avons tous été, vous savez que M. Bourassa et l'ex-ministre des Travaux publics étaient les deux phares étincelants du nationalisme dans Québec. La question navale a été tellement discutée que M. Bourassa qui avait écrit une brochure sur la question de la réciprocité, en concluant en faveur du projet gouvernemental, abandonna complètement son programme sur cette question et publia une autre déclaration dans laquelle il disait qu'il n'allait pas être détourné par la réciprocité, puisque la question navale était, selon lui, la question la plus importante. Il s'exprima ainsi:

Mes idées sur la réciprocité sont bien connues. Je ne suis pas opposé en principe a la réciprocité. Je ne crois pas qu'elle marque le commencement de l'âge d'or et je ne crois pas qu'elle signifie la fin du monde. Mais

je n'approuverai pas les motifs de sir Wilfrid Laurier quand il creuse un fossé profond pour cacher la politique néfaste de son bill naval et je ne tomberai pas dans la fosse qu'il a creusée.

Dans une réunion électorale, à Joliette, il a dit:

La loi navale est mauvaise parce qu'elle peut entraîner notre pays dans des guerres qui devraient lui être absolument étrangères. On désire établir ce principe que le Canada devrait être obligé d'aider l'Angleterre dans toutes ses guerres, mais je repousse ce principe.

Il a dit dans une autre assemblée:

Si la guerre était déclarée, le Canada serait contraint d'y prendre part, mais ce ne serait pas le sang de sir Wilfrid Laurier ou celui de ses enfants qui paierait pour cette résolution. Ce serait votre sang et celui de vos enfants. Et pourtant, en même temps, sir Wilfrid Laurier, au nom du Canada, refuse d'avoir un mot à dire dans la conclusion et la signature des traités.

A Nicolet M. Monk, l'ex-ministre des Travaux publics, a dit:

Le Canada n'a pas besoin d'une marine et la marine qu'il a ne vaut rien. Notre revenu national devrait être employé à construire le canal de la baie Georgienne et d'autres travaux publics.

Le 1er juillet, à Papineauville, M. Bourassa disait:

Dans tout le pays, on offre une prime aux maîtres de poste, pourquoi? Pour des têtes de loups? Oh non! La prime est de $2 pour chaque homme enrôlé dans la marine canadienne, pour se faire massacrer au service de l'Angleterre.

A Terrebonne, le docteur Paquet, qui l'autre soir a prononcé un discours devant la Chambre, a dit dans une assemblée:

J'accuse nos ministres d'avoir conclu avec l'Angleterre des arrangements qui tendent au suicide de notre autonomie politique. Je les accuse de charger notre budget de dépenses que le pays ne pourra pas supporter. Je les accuse de nous diriger vers les abîmes de l'impérialisme. La dépense pour notre flotte sera à l'avenir terrible.

Il donne le coût de la flotte de l'Angleterre et des Etats-Unis et dit:

Ecrasé sous le fardeau des dépenses accumulées, notre beau pays sera bientôt en banqueroute.

M. Bourassa, parlant à Trois-Rivières, déclarait que la politique de M. Borden était aussi impérialiste que celle du premier ministre. Mais le premier ministre était principalement responsable.

C'est son impérialisme qui est cause de l'enrôlement de vos fils, les vôtres, pères et mères de famille, dans la marine qui est appelée à prendre part aux guerres éloignées de l'empire: C'est l'impérialisme de Laurier et de Borden dont ni l'un ni l'autre n'ont de fils à enrôler.

M. LEMIEUX.

Tel était l'état de l'opinion publique dans notre province, et en dépit de tous ces appels, je le répète, la politique navale canadienne a été soutenue aux polls le 21 septembre 1911, de sorte que si le premier ministre a un mandat concernant la question navale, il a reçu ce mandat de la province de Québec et il devrait appliquer le programme naval du Gouvernement précédent. Son propre collègue, le ministre des Postes, a beaucoup parlé sur cette question. Dans une réunion politique tenue le 5 septembre 1911 à Lorette, il s'exprima rauté.

Quant à la marine, je suis opposé au projet de M. Laurier et malgré ce qu'a dit M. Caouette (son adversaire), je suis aussi contre la contribution de M. Borden. C'est mon programme. Je suis un adversaire irréductible de la marine proposée par Laurier ou par Borden. Je suis un candidat indépendant de tous les partis, et ce que je désire surtout c'est l'intérêt du pays.

Plus tard, le 3 octobre, il disait à Montmagny:

On dit que je serai ministre, je n'en sais rien, n'ayant pas encore été désigné par M. Borden pour être membre du cabinet. Quoi qu'il en soit, si je dois être ministre, je suivrai la même ligne de conduite qu'a tracée M. Monk. Il n'y aura pas de marine, mais si la majorité du peuple en désire une, nous avons promis un plébiscite. Nous avons été élus sur ce programme. Nous tiendrons notre promesse. Il y aura un plébiscite. Je suis convaincu que cet article de notre programme sera appliqué. Dans tous les cas, soyez sûrs que nous exigerons l'exécution de cette partie de notre programme.

Naturellement, je pourrais citer les paroles de mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), de mon honorable ami le secrétaire d'Etat (M. Coderre), ou de mon honorable ami le député de l'Islet (M. Paquet) et de l'honorable député de Dorchester (M. Sévigny); mais c'est inutile, nous avons la preuve qu'en dépit des appels passionnés de l'honorable ministre, la province de Québec, la seule province où cette question ait été soumise au peuple, s'est prononcée fortement en faveur de la politique d'une marine canadienne. Je répète que le seul mandat que mon très honorable ami le premier ministre ait reçu des électeurs vient de ma province, ce mandat est en faveur d'une marine canadienne.

Je voudrais parler avec tout le respect possible de ce qui est proposé par l'amirauté.

Personne ne peut mettre en doute l'honorabilité et la valeur des officiers anglais, mais personne ne peut nier qu'il y ait dans les cercles navals et militaires anglais un certain air ambiant qui imprègne tout le monde et toutes choses. Mon très honorable ami a dit qu'il a reçu de l'amirauté les renseignements relatifs au coût

des navires. Je pourrais citer ce qu'a dit un bon anglais, M. Hirst, l'éditeur du "London Economist", la plus haute autorité financière aujourd'hui. Parlant du Foreign Office en Angleterre, il dit que les trois quarts des officiers étaient opposés à la politique de bon sens de sir Edward Grey, le secrétaire du Foreign Office. Il dit que s'ils pouvaient empêcher sir Edward Grey de faire son devoir envers l'Angleterre et la civilisation, ils l'en empêcheraient. J'ai dit que l'amirauté, non le chef, mais quelques-uns des fonctionnaires de l'amirauté subissent, je ne dirai pas une influence illégitime, mais peut-être l'influence de ces sociétés de construction de plaques de blindage, et il est tout à fait naturel qu'ils recommandent au Canada de faire construire ses navires en Angleterre. Prenons un exemple à la portée de tous. Supposons que Terre-Neuve appartienne au Canada au lieu d'être une colonie sœur. Terre-Neuve consulterait le Canada pour sa milice ou pour sa marine. Eh bien, il serait tout à fait naturel, tout à fait humain que le Canada recommande à Terre-Neuve de faire construire ses navires ou ses armements au Canada. Il en est de même en Angleterre, c'est l'humaine nature. Ils recommandent les maisons de l'Angleterre, mais il est très humiliant pour le Canada que l'on dise que nous ne sommes pas capables de construire une marine dans ce pays. Nous avons pu, autrefois, construire le chemin de fer du Pacifique, le pont Victoria, qui est considéré comme un des ponts les plus remarquables du monde, le chemin de fer Grand-Tronc, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et deux jeunes Canadiens ont pu édifier le Canadian-Northern, et pourtant on nous dit que jamais nous ne serons capables de construire, au Canada, des navires, des croiseurs, des contre-torpilleurs, des navires d'un petit modèle.

C'est trop demander à la naïveté des Canadiens; cette politique est anticanadienne et antibritannique; j'espère que le peuple de ce pays aura bientôt l'occasion de la juger. Si le nom de sir John A. Macdonald survit dans l'histoire, c'est parce qu'il est considéré comme l'auteur d'une politique nationale canadienne. Il n'avait pas peur d'une politique nationale. Depuis quelques années, tous les esprits semblent tourner vers l'impérialisme; or, le meilleur moyen pour nous d'aider et de servir l'empire, c'est de penser un peu plus au Canada. Faisons des colonies anglaises de grands et riches pays et le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Terre-Neuve, les Indes et les autres possesions britanniques, pareils aux colonnes qui soutiennent le dôme majestueux de Saint-Paul de Londres, deviendront les piliers de l'empire.

M. le PRESIDENT: Je ferai observer que nous sommes censés étudier l'article 1er.

M. MACDONALD: Je n'ai pas l'intention de prononcer un discours, mais je désire poser une question au premier ministre, concernant les chiffres qu'il a cités, car il est important que nous soyons bien renseignés sur ce point, lorsque le débat sera repris la semaine prochaine. J'ai étudié ces chiffres concernant le coût de la construction au Canada et en partant des mêmes données que l'honorable premier ministre, je ne trouve qu'une différence de $1,227,000. L'honorable premier ministre devrait faire repasser ces calculs, afin que la semaine prochaine nous sachions mieux à quoi nous en tenir.

Il y a un autre point important que je tiens à signaler. Il est presque impossible de s'en rapporter aux calculs de l'amirauté si l'on se rappelle qu'en 1909, quand il s'est agi d'estimer le coût de l'escadre australienne, l'amirauté a produit une estimation qui dépassait de $4,000,000 le coût réel de cette escadre. Si l'on compare le coût estimatif d'une escadre, fournie par l'amirauté en 1909, avec les chiffres que l'amirauté nous soumets aujourd'hui, on constate une différence de $7,322,000 pour chaque escadre, soit une différence de $14,644,000 pour les deux. Ou les chiffres de l'amirauté étaient erronés en 1909-10, ou ils sont erronés aujourd'hui. La Chambre et le pays ont le droit de se montrer méfiants en constatant un écart de $14,000,000 dans les prix fournis par la même institution, pour un même travail, à trois ans d'intervalle. Où le premier ministre s'est-il procuré ses renseignements? S'est-il adressé à l'amirauté et lui a-t-il adressé une demande spéciale? S'il a écrit en Angleterre, c'est une demande officielle. Cette correspondance ne peut pas être privée ou confidentielle, puisqu'elle concernait des renseignements destinés à être communiqués au Parlement. Vu cet écart de $14,000,000, il est du devoir du premier ministre de nous dire auprès de qui il s'est renseigné. Ces chiffres ont-ils été préparés expressément pour justifier la conduite du Gouvernement dans cette affaire? Dire que la construction de deux escadres coûterait $14,000,000 de plus que ce que ces mêmes escadres auraient coûté, il y a trois ans, c'est pour moi le comble de la folie. Un pareil écart ne s'explique pas par l'augmentation du coût des matériaux.

L'honorable premier ministre devrait déposer la correspondance échangée avec l'amirauté et se procurer certains autres renseignements, avant de demander à la Chambre et au pays d'approuver sa proposition. Ce n'est qu'à cette phase du débat que l'on produit ces chiffres pour établir que la politique proposée par le parti libéral entraînerait d'énormes dépenses. Cependant, nous

n'avons aucun document, aucun renseignement à notre disposition pour expliquer cette formidable augmentation dans les prix.

Le premier ministre devrait aussi nous donner des explications plus complètes au sujet des arrangements conclus avec l'amirauté concernant la construction de certains navires au Canada. Il prétend que nous ne pouvons pas construire des navires de guerre, mais que nous pouvons construire des bateaux-citernes et des charbonniers. Il devrait nous dire au juste ce qu'il se propose de faire à ce sujet. Quand l'honorable premier ministre a déposé son projet de résolution, il a annoncé, évidemment sur la foi d'une lettre à ses électeurs d'Halifax, que nous pouvons espérer voir construire certaines classes de navires au Canada. Par qui seront-ils construits? Est-ce par le Gouvernement? Ce dernier a-t-il pris des arrangements avec des constructeurs anglais, pour qu'ils établissent des chantiers dans le pays? Quelle est la politique du Gouvernement sur ce point? Quelle somme est-il disposé à payer par année, pour combler la différence dans le coût de la construction entre les prix en Angleterre et les prix au Canada? Ce débat a été commencé et s'est continué sur des données inexactes qui devront être corrigées et rectifiées, avant que le bill soit adopté. Si le Gouvernement tient à ce que l'adoption du bill ne soit pas retardée il devra nous soumettre d'autres chiffres que ceux qui nous ont été communiqués aujourd'hui et qui seront répandus demain dans tout le pays par les journaux conservateurs, car ces chiffres sont absolument erronés et paraissent avoir été fabriqués expressément pour établir que l'adoption de la proposition du parti libéral entraînerait le pays dans des dépenses énormes.

M. CARVELL: Il serait également utile de savoir quelle proportion du coût d'un dreadnought représente l'armement, les canons et les munitions, et quelle proportion représente la main-d'œuvre et les matériaux.

M. CLARK (Red-Deer): Avant la suspension de la séance, j'ai demandé à l'honorable ministre s'il entrait dans sa politique de faire construire des navires au Canada. Il m'a renvoyé à son discours du 5 décembre dernier. J'avais suivi ce discours avec beaucoup d'intérêt, comme je fais pour tout ce que dit l'honorable premier ministre, et depuis je l'ai lu et relu. Je me trompe peut-être, mais le discours que mon honorable ami a prononcé hier soir me paraît très en progrès sur celui du mois de décembre, au point de vue de la précision et de la clarté, quant à ses intentions et à la portée de sa politique. Il a déclaré que ce projet de loi concernant une contribution est un acheminement vers une fédération impériale complète, qu'il espère réussir à établir avec la coopération des hommes d'Etat des autres parties de l'empire. J'espère interpréter dans leur véritable sens les explications que l'honorable premier ministre nous a données hier, et c'est pourquoi je ne suis guère satisfait des arrangements qu'il prétend avoir pris pour assurer la construction de certains navires au Canada.

M. BORDEN: Je ne vois pas très bien où l'honorable député veut en venir.

M. CLARK: Le point que je soulève est celui-ci : Ceux qui ont étudié l'histoire ne pouvaient se défendre d'éprouver de la sympathie pour l'honorable premier ministre quand il nous parlait, hier, des nombreux obstacles qui s'opposent à la réalisation d'un projet de fédération impériale. Ce problème a déjoué les efforts des plus puissants cerveaux qui s'y sont appliqués depuis cent vingt-cinq ans. Puisqu'il s'est décidé en faveur de ce projet et qu'il veut y entraîner le Canada, il doit en avoir étudié les détails et il doit être en état de nous dire si, dans ces nouvelles conditions, le Canada pourra construire des navires ici.

L'honorable député de Welland (M. German) a demandé, très à propos, ce que l'on fera des jeunes Canadiens qui sont déjà entrés dans le service naval de l'empire. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a posé la même questiton, quant au "Niobé". Voilà autant de difficultés qui se présentent. La situation est très difficile pour le Gouvernement, mais elle n'est pas plus agréable pour les Canadiens. Toute la difficulté provient de ce que nous avons dans nos statuts une loi appelée la loi du service naval et que cette loi est en vigueur pour le Gouvernement et pour tous les Canadiens. Nous discutons en ce moment un projet de loi tendant à orienter la politique canadienne dans une direction opposée. Voilà ce qui cause la confusion dans les esprits et ce qui nous pousse à demander ce que l'on fera avec certaines parties du service naval qui sont déjà en existence.

Au sujet du sort des cadets du Collège naval, l'honorable premier ministre a tenté une explication qu'il a complétée par la suite, en disant que beaucoup de jeunes Canadiens désirent devenir ingénieurs et qu'il espère réussir à les satisfaire. Avec une marine canadienne, il aurait été facile de donner de l'emploi aux aspirants de marine et aux ingénieurs. Nos propres fils auraient servi dans notre propre marine et seraient restés des citoyens de ce pays. Mais quand les cadets qui suivent actuellement les cours du Collège à Halifax auront obtenu leur diplôme, où trouveront-ils de l'emploi? Ils devront aller dans la mer du Nord, puisque c'est là que la flotte anglaise est concentrée. Nous commençons par exporter des navires qui coûtent de l'argent; il nous faudra ensuite exporter nos propres enfants, s'ils doivent aller prendre du service dans la marine anglaise.

M. Cobden, de mon temps, ne ménageait pas la critique à la flotte de la Méditerranée. Il prétendait qu'au lieu de surveiller et protéger le commerce, ces navires se réfugiaient dans les ports les plus riches, les plus attrayants de l'Espagne et des autres pays européens, où les jeunes officiers passaient leur temps à faire la cour aux dames de ces pays... Si les hostilités tardaient trop à se déclarer dans la mer du Nord, il n'y a aucun doute que nos jeunes Canadiens trouveraient le moyen de descendre sur les côtes de l'Angleterre où ils ne manquent pas de jeunes filles très attrayantes. Si ces jeunes filles étaient très attachées à leur pays et si nos jeunes Canadiens les épousaient, nous nous trouverions alors avec une politique qui aurait pour effet d'attirer les Canadiens en Angleterre au lieu d'attirer les Anglais au Canada. C'est ce qui pourrait fort bien arriver, si la loi nouvelle est adoptée et si l'ancienne n'est pas rapportée. Je suis convaincu que le Gouvernement n'a pas prévu les conséquences de la politique à laquelle il s'engage.

L'honorable député d'Algoma (M. Boyce) a interrompu un orateur pour lui demander ce que deviendrait la marine candienne, en temps de guerre.

M. BOYCE: Pas du tout.

M. CLARK: Si ce n'est pas cela, c'est quelque chose en ce sens. A mon tour, je lui demanderai et je demanderai au Gouvernement qu'il appui, ce qu'il adviendrait du projet ministériel en temps de guerre. L'honorable député de Calgary (M. Bennett) a affirmé que la lutte suprême se livrerait sur la mer du Nord. Supposons qu'à ce moment, l'alliance entre l'Angleterre et le Japon soit rompue et que les Japonais jettent un œil de convoitise sur la Colombie-Anglaise. Qu'arriverait-il de cette province? Il n'est pas un Canadien qui ne se soit senti un peu humilié le jour où les Orientaux de Vancouver parcoururent les rues de la ville, armés de tronçons de bouteilles et mirent en fuite tout ce qui n'appartenait pas à la race mongole. L'incident aurait pu avoir des conséquences assez graves si, à ce moment, il n'eut pas existé une alliance entre l'Angleterre et le Japon. Le Canada devrait donc être toujours en état d'assumer sa propre défense.

Lorsque arrivera le jour du grand combat et que tous les navires fournis par cette superbe fédération impériale seront concentrés dans la mer du Nord, s'il prenait fantaisie aux Orientaux d'attaquer la Colombie-Anglaise, le Canada se trouverait sans moyen aucun de résistance. Toutes ces objections me sont venues à l'idée pendant la discussion du premier article de ce bill. Nous avons déjà une loi qui restera lettre morte, et nous en votons une autre qui est un acheminement vers un système que personne n'a encore réussi à présenter d'une manière satisfaisante et logique et je doute fort que l'honorable premier ministre y réussisse, même avec la collaboration de lord Roseberry. A mon sens, l'honorable premier ministre n'a pas été heureux dans le choix qu'il a fait de lord Roseberry, en le prenant comme parrain de son projet. Il n'y a pas dans toute l'Angleterre un homme public dont j'admire plus l'intelligence que lord Roseberry, sous certains rapports. La première fois que j'ai pris la parole en présence d'un millier de mes concitoyens, c'était pour demander à mes camarades de voter en faveur de lord Roseberry comme recteur de l'université d'Edingburg, mon université. J'ai suivi sa carrière avec beaucoup d'intérêt. Je l'ai entendu parler aux côtés de Gladstone, à Midlothian. Mais tous ceux qui le connaisse savent qu'il est le dernier homme dont on voudrait prendre l'avis sur une question de politique pratique. C'est un lettré, un bel orateur, mais un utopiste qui rêve de choses impossibles. Il a déclaré lui-même, avec plus ou moins de mélancolie, que sa mission sur la terre était de "tracer un sillon solitaire". Je ne crois pas que de ce sillon solitaire il sorte des idées qui nous conduisent à un système parfait de fédération impériale. Je soumets ces considérations à la Chambre, non pour retarder l'adoption du premier acticle du bill, mais pour faire comprendre à l'honorable premier ministre et à ses partisans qu'ils s'engagent dans un projet dont beaucoup de détails n'ont pas encore été étudiés et qui vaudraient la peine d'être discutés pendant quelques heures au moins.

M. BORDEN: Je prends bonne note des critiques de mon honorable ami et je les examinerai sérieusement. Mais il me permettra de lui exprimer, sans la moindre aigreur, la surprise que m'a causée une de ses remarques. L'autre jour, il nous a fait le plus sombre tableau des effets de notre politique, parce que nous ne proposions pas de mettre des équipages canadiens sur ces navires et il alla même jusqu'à dire que c'était une honte pour le Canada. Aujourd'hui, il soupçonne que nous avons l'intention de mettre quelques Canadiens sur ces mêmes navires et il déclare que cela est non seulement honteux, mais que c'est dangereux pour le pays. Il ne m'est pas facile de concilier ces deux propositions. Quoi qu'il en soit, je promets à mon honorable ami d'étudier consciencieusement les difficultés qu'il vient de signaler.

L'honorable député de Carleton, (N.-B.) (M. Carvell) a demandé certains renseignements. S'il est possible de se les procurer, je me ferai un plaisir de les lui communiquer.

L'honorable député de Pictou a fait beaucoup de tapage au sujet des calculs esti-

matifs que j'ai soumis à la Chambre; il n'est pas loin de croire qu'il y a eu fraude, collusion, ou pis, entre le Gouvernement et l'amirauté.

M. MACDONALD: Il y a des contradictions qui demandent à être étudiées.

M. BORDEN: Mon honorable ami est allé beaucoup plus loin, comme il pourra le constater moi-même, s'il veut se donner la peine de se relire. Je peux lui déclarer que ces renseignements ont été demandés à l'amirauté, en toute sincérité et que nous avons pleine confiance dans leur exactitude. Ils ne se rapportent pas seulement à l'année 1909, qui leur a servi de terme de comparaison, mais aux années 1909 et 1910. Malgré tout mon respect pour le talent et les connaissances de mon honorable ami, il m'excusera si je préfère m'en rapporter à l'amirauté sur une question de cette nature.

M. MACDONALD: Le différend n'est pas entre l'amirauté et moi, mais l'amirauté et l'amirauté.

M. BORDEN: Je regrette de ne pas pouvoir partager l'opinion de mon honorable ami sur ce point. Les chiffres que j'ai donnés ont été fournis par l'amirauté, pour les années 1909 et 1910.

M. MACDONALD: J'ai comparé les chiffres donnés par l'amirauté pour le mois d'août 1909, avec les chiffres que l'honorable ministre a communiqués à la Chambre et qu'il prétend maintenant se rapporter aux années 1909 et 1910. Je ne sais pas à quelle date commence la période qu'il appelle 1909-1910, mais le mois d'août est une date passablement avancée de l'année 1909 et peu éloignée de l'année 1910.

M. BORDEN: Le mois d'août 1909 n'est pas en 1910. L'honorable député laissait entendre que les deux estimations avaient été faites d'après les mêmes données et il suffit de faire remarquer ce détail pour qu'il comprenne son erreur. Je ne vois pas de raison pour que l'amirauté, à laquelle nous avons demandé un état précis du coût de la construction, aurait jugé à propos de nous communiquer des renseignements inexacts.

M. MACDONALD: A ce propos. . .

M. BORDEN: Un instant, s'il vous plaît. L'honorable député semble tenir l'amirauté responsable des estimations concernant la construction au Canada. J'ai déjà expliqué, à plusieurs reprises, que ce travail a été fait par le département du Service naval canadien et aussi à l'aide de rapports écrits par des personnes ayant fait une étude spéciale de la question; l'amirauté anglaise n'est pas du tout responsable de ces estimations.

Il prétend avoir découvert des contradictions dans le calcul fait par le département du Service naval et il est possible que l'augmentation dans le coût de construction indiquée par ces calculs soit un peu plus élevée que 33⅓ p. 100. Dans toutes les discussions que nous avons eues à ce sujet, je n'ai jamais entendu quelqu'un prétendre que la construction au Canada ne coûterait pas 33⅓ p. 100, de plus qu'en Angleterre, sauf une seule circonstance, que j'ai déjà mentionnée: en 1910, l'honorable chef de l'opposition disait que la différence dans les prix serait d'au moins de trente-trois et demi pour cent. J'ai constaté moi-même qu'il y avait un écart si on a pris pour base la proportion de 33⅓, et cet écart demandera peut-être à être expliqué. La différence n'est pas considérable et je crois que des explications devront être données.

M. MACDONALD: Pour expliquer la contradiction qui existe entre l'estimation de 1909 et celle de 1909-1910, l'honorable premier ministre ne devrait-il pas communiquer à la Chambre le texte des questions qu'il a posées à l'amirauté et toute la correspondance échangée à ce sujet? C'est tout ce que je lui demande. Dans l'état actuel des choses, les chiffres qu'il nous a communiqués paraissent comporter une inexactitude qu'il est peut-être facile de faire disparaître.

M. BORDEN: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de donner plus de renseignements que ceux que nous avons déjà. Nous avons un état des choses à évaluer—un état indiquant la nature des navires, la date de la construction et le prix. Je ne vois pas que les choses puissent être mises plus clairement. Si mon honorable ami a encore des doutes, je m'efforcerai. . .

M. MACDONALD: Je suppose que mon honorable ami tient à tirer la question au clair et avec sa permission je lui ferai observer que l'expression "un croisseur cuirassé" ne donne pas tous les renseignements nécessaires. Quel était le tonnage de ce navire? La description est aussi vague que possible. Nous avons ensuite "3 town cruisers"—rien concernant le tonnage, le déplacement, la force des machines ou tous les autres détails. C'est la même chose au sujet de "6 contre-torpilleurs" et "3 sous-marins". Partout règne la plus glorieuse incertitude et l'amirauté peut baser ses calculs sur des données tout à fait différentes de celles dont elle s'est servie en 1909, au sujet de l'escadre australienne. L'honorable premier ministre devrait nous dire exactement ce qu'il a demandé à l'amirauté.

M. BORDEN: S'il existe quelque doute je suis prêt à en donner le bénéfice à mon honorable ami, quand je lui dis que je crois que ces estimations sont faites pour

des navires du modèle le plus perfectionné et le plus moderne, dans chaque classe.

M. MACDONALD: Existe-t-il une correspondance?

M. BORDEN: L'honorable député sait parfaitement que des lettres ont été échangées entre le gouvernement et l'amirauté et j'ai déjà dit que tous les documents qui ne sont pas d'une nature confidentielle seront déposés. Le premier état estimatif préparé par l'amirauté est déjà sur le bureau de la Chambre. L'état préparé en 1913 est plus élevé que celui du mois d'octobre dernier et cela est dû à ce que, même dans cette courte période, le coût de la construction a subi une hausse.

M. MACDONALD: J'ai cité des chiffres officiels indiquant qu'entre le mois d'août 1907 et le mois de janvier 1913, le coût de deux escadres, d'après les calculs de l'amirauté a augmenté de $14,000,000. J'ai aussi démontré qu'à l'avenir jusqu'en 1912, il n'y a rien eu pour motiver une pareille augmentation dans le coût de la construction. Je considère que le Gouvrnement devrait nous communiquer la requête qu'il a adressée à l'amirauté anglaise et sur laquelle cette dernière s'est basée, afin que nous ayons l'explication de cette différence de $14,000,000. Je demande aussi à l'honorable premier ministre de déposer toute la correspondance.

M. BORDEN: Tout cela n'a guère de rapport avec la question que nous sommes censés discuter, puisque d'après les dernières estimations citées par mon honorable ami la somme de $35,000,000 ne serait pas trop élevée pour les fins mentionnées. Si nous pouvons obtenir de nouveaux renseignements, nous les déposerons volontiers sur le bureau de la Chambre. Nous n'acceptons pas la "Review Naval" comme guide; ce n'est pas une publication officielle, bien que ce soit un périodique dont les opinions ont beaucoup de poids. Nous nous basons sur les chiffres officiels qui nous sont fournis par l'amirauté.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable premier ministre nous a communiqué un état préparé par l'amirauté anglaise, contenant certains calculs. Mais je crois qu'il ne nous a pas communiqué tous les renseignements sur la question. L'amirauté a fourni ces renseignements à la demande du Gouvernement et la Chambre ne sera pas complètement renseignée, tant qu'on ne lui aura pas communiqué les documents ou les lettres sur lesquels la réponse de l'amirauté est basée. Je considère qu'il est du devoir du Gouvernement de déposer ces documents.

M. BORDEN: J'examinerai la correspondance pour voir s'il y a autre chose à communiquer à la Chambre. Je me rappelle cependant qu'au début de ma carrière parlementaire mon très honorable ami avait déposé un télégramme expédié par un personnage important de Londres, concernant une question qui était alors en discussion. Mon honorable ami promit de déposer aussi le message auquel ce télégramme était une réponse. Mais le lendemain il déclara que ce message était d'une nature confidentielle et refusa de le déposer. Ce message sur lequel était basé le télégramme n'a jamais été rendu public.

Sir WILFRID LAURIER: Nous ne demandons rien de ce qui est d'une nature confidentielle, mais nous avons le droit de prendre connaissance de tous les autres documents Il est difficile de supposer qu'une lettre de ce genre soit d'une nature confidentielle.

M. PUGSLEY: Comment une lettre du premier ministre aux fonctionnaires de l'amirauté, demandant des renseignements sur le coût des navires, peut-elle être confidentielle?

M. MACDONALD: J'ai demandé au ministre de nous donner des renseignements complets sur la nature des navires qui, comme il l'a laissé entendre à plusieurs reprises, pourront être construits au Canada et aussi sur l'emploi qui sera fait de cette somme de $35,000,000 demandée par ce bill. Mon honorable ami pourra-t-il me fournir ces renseignements?

M. BORDEN: Ils ont été déposés sur le bureau de la Chambre il y a environ cinq semaines.

M. MACDONALD: J'ai déjà expliqué que les renseignements fournis par la lettre adressée à M. Winston Churchill et par sa réponse sont très incomplets et très vagues, et si mon honorable ami possède des données plus positives et plus complètes il devrait les communiquer à la Chambre pendant que les articles du bill sont discutés en comité général.

M. BORDEN: Je crois que toute la correspondance concernant cette partie de la question a été déposée.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill.

La séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 3 mars 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la sance à trois heures.

DEPOT DE RAPPORT

Par l'hon. M. HAZEN:

Copie de la correspondance échangée avec M. V. Steffansson, concernant l'expédition projetée vers le Nord

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. VERVILLE: Je soulève une question de privilège. Le "Citizen" de ce matin contient l'article suivant:

La motion de M. Verville a été inspirée par ces nationalistes de Québec qui veulent qu'on ne fasse absolument rien pour l'empire; c'est l'application de la politique du "Devoir", l'organe de M. Bourassa. Sir Wilfrid Laurier semble avoir accepté la proposition d'amendement de M. Bourassa, faite par M. Verville, bien que, par sa propre motion, il ait demandé qu'on fournisse de l'aide dès la session actuelle, en créant les deux unités.

C'est absolument inexact. Ma motion n'était pas inspirée par M. Bourassa, et la preuve est que les nationalistes ont tous voté contre mon sous-amendement.

M. SINCLAIR: Je soulève, à mon tour, une question de privilège. Au cours d'une discussion survenue dans la Chambre, il y a quelques jours, au sujet d'un bill présenté par le ministre de la Marine et des Pêcheries, on a parlé, incidemment de l'emploi des chalutiers à vapeur. Subséquemment, le "Herald", d'Halifax, a publié un rapport disant que les députés libéraux étaient en faveur de l'emploi de ces chalutiers. On lisait dans le rapport:

Il paraît difficile de satisfaire les libéraux des Provinces maritimes. Une des causes permanentes de plaintes de la part des pêcheurs de la côte de l'Est, c'est la présence de chalutiers à vapeur venant de l'étranger. Ces engins de destruction sont forts redoutés par les habitants du littoral. L'année dernière, les libéraux de l'Est se sont plaints amèrement de ce que le Gouvernement ne chassait pas ces chalutiers de la côte. Aujourd'hui, ils font les mêmes plaintes parce qu'il essaie de les en chasser.

Je ne lirai pas tout l'article. Cependant, je dirai que les noms des députés libéraux ayant pris part au débat y sont mentionnés, et que ces députés y sont taxés d'avoir favorisé l'emploi de chalutiers à vapeur. Au cours de cette discussion j'ai fait les observations que voici:

M. SINCLAIR: Je ne puis concevoir comment cette disposition pourrait se rapporter à la question de la pêche faite au moyen de chalutiers à vapeur.

M. HAZEN: Elle s'y rapporte incidemment.

M. SINCLAIR: Dans ce cas, j'approuve complètement cette disposition du projet de loi. Je crois qu'il nous serait très avantageux d'arrêter un moyen quelconque d'empêcher les chalutiers français de poursuivre leur industrie le long de notre littoral.

Puis, à la page 3380...

M. l'ORATEUR: Puis-je demander à l'honorable député quel est son but? Il paraît violer deux règles de la Chambre: l'une qui défend de citer des paroles prononcées au cours d'un débat précédent, à propos d'une question actuellement débattue devant la Chambre, et l'autre, qui défend de soulever une discussion sur une question qui a déjà été débattue.

M. SINCLAIR: Je ne veux pas soulever de discussion, mais seulement corriger ce qu'un journal a dit de faux à mon égard, et pour cela je trouve nécessaire...

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député a parfaitement raison, si tel est son but.

M. SINCLAIR: Cette partie du rapport où il est dit que les députés libéraux des Provinces maritimes ont favorisé l'emploi de chalutiers à vapeur est complètement fausse. Au cours de la discussion qui a eu lieu à ce sujet, j'ai fait cette déclaration:

J'approuve entièrement le projet soumis par l'honorable ministre; j'ai confiance qu'il pourra le mener à bonne fin, tout en protégeant l'autorité du gouvernement britannique et les intérêts de nos pêcheurs.

J'ai assez clairement défini mon attitude pour qu'elle ne prête à aucune erreur de la part d'un journaliste, et je tiens à contredire l'article du "Herald", d'Halifax, article qui a été reproduit par le "Daily Times", de Gloucester, et par plusieurs autres journaux que lisent les pêcheurs de la côte.

COMMISSION DES EAUX INTERNATIONALES.

M. MACDONALD: J'ai lu dans le "Star" de Toronto, édition de samedi, un article signé, où l'on traite de questions relatives à la commission des eaux internationales et où l'on dit, en s'inspirant apparemment à bonne source, que le gouvernement des Etats-Unis a l'intention de ne plus se faire représenter dans cette commission. Je voudrais demander à notre gouvernement s'il a été renseigné à ce sujet par le gouvernement des Etats-Unis et, dans la négative, si ce prétendu projet a été porté, d'une façon quelconque, à sa connaissance.

M. BORDEN: Je ne sais rien de l'article en question, je n'ai jamais entendu parler de cette proposition, et je pense qu'il n'y a rien de sérieux dans ce rapport.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

La Chambre passe en comité général à la discussion du bill (n° 69) concernant la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien.

(Présidence de monsieur l'Orateur-suppléant.)

Sur l'article 1er (Titre abrégé).

M. GRAHAM: On paraît faire ici exception à l'usage établi au sujet de la rédaction des bills. Nous prolongeons ou étendons tout simplement la charte de plusieurs li-

gnes de chemins de fer, mais à en juger d'après le projet de ce bill on dirait que c'est la première fois que ces lignes ont une charte. La date sera 1913 au lieu de 1908, et par conséquent, lorsque dans plusieurs années, on aura à s'en occuper de nouveau, on découvrira qu'elles ont vraiment cinq ans de plus que cet acte ne l'indiquera.

M. LANCASTER: Que l'honorable député jette un regard sur l'article 2 et il verra que les dates des actes précédents y apparaissent.

M. GRAHAM: Ce bill indique, de lui-même, qu'il est absolument nouveau. Je trouve que le vrai moyen, ce serait de prendre l'ancienne charte et de demander une extension de la façon ordinaire, puis, si l'on veut y ajouter, le faire selon le mode ordinaire. En règle générale, les notes marginales indiqueraient que les actes sont rappelés.

M. LANCASTER: Nous avons fait agréer cette proposition par le comité des chemins de fer, et les notes marginales devraient être par devers le président tel que le suggère l'honorable député. Je proposerai, en temps utile, que l'on fasse ce changement au préambule.

M. le PRESIDENT: Les notes marginales ne faisant pas réellement partie du bill, je pense qu'on pourrait effectuer ce changement.

M. KNOWLES: Je demanderais que ce bill fût réservé. L'article b du paragraphe 3 de l'article 2 pourvoit à la construction d'une ligne depuis un point à ou près de Régina, en allant vers le nord-ouest, jusqu'à un point à ou près d'Elbow. Je ne dis pas que je m'opposerai éventuellement à cet article. J'attends. La raison pour laquelle je demande que ce bill soit réservé, c'est que cette ligne passerait à une dizaine de milles de la ville de Moosejaw et traverserait obliquement le meilleur district adjacent à cette ville. Certes, les cultivateurs de cette localité bénéficieraient de la construction de cette ligne, et c'est pour cette raison que je m'y intéresse encore plus particulièrement. Mais je crois bien que la population et surtout le conseil de ville de Moosejaw n'ont pas eu de renseignements au sujet de l'application de ce bill, jusqu'à ce que j'en eusse pris connaissance à une séance du comité des chemins de fer, qui eut lieu il y a quelques semaines. Je leur ai écrit immédiatement, je leur ai envoyé un exemplaire du bill et leur ai dit que je l'avais combattu au comité, mais que le comité avait cru devoir en recommander l'adoption, ce à quoi je ne trouve rien à redire.

Je demande que le projet de loi soit réservé pendant quelques jours, afin de permettre au conseil municipal de Moosejaw de se prononcer comme il se croira tenu de le faire dans sa sagesse.

M. LANCASTER: Quel est le fond de l'objection de l'honorable député—que le chemin de fer ne se rend pas à Moosejaw?

M. KNOWLES: Le fond de l'objection est que le chemin de fer se propose de passer assez près de la ville de Moosejaw pour lui causer un tort grave, sans pénétrer dans la ville.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux): Mon honorable ami veut-il que nous adoptions tous les articles, sauf celui qu'il a mentionné et qui pourra être réservé jusqu'à ce que nous ayons des nouvelles de la ville de Moosejaw?

M. KNOWLES: Quant à moi, je ne m'oppose pas à l'adoption du reste du bill.

M. LANCASTER: Ni le comité des chemins de fer, ni la Chambre, ne peuvent obliger la compagnie à faire passer sa voie ferrée par Moosejaw, si la compagnie n'a pas l'intention de le faire ou si elle n'annonce pas dans cette ville qu'elle le fera. Si l'article est modifié comme l'honorable député le demande, cette modification donnera le coup de grâce au projet de loi. La même question s'est présentée relativement à deux autres bills. Il est venu des habitants de Moosejaw qui paraissaient croire que le comité des chemins de fer devait rejeter la charte parce que la ville voulait qu'une voie ferrée passât sur son territoire. Mais si nous l'exigions, le bill ne serait pas adopté. Le comité des ordres permanents ne l'a pas approuvé sous cette forme. Des avis doivent être publiés, et chaque municipalité par laquelle le chemin de fer se propose de passer doit recevoir un avis. Le résultat de cette modification serait le rejet du projet de loi.

M. KNOWLES: Tout ce que je demande c'est que le bill ne soit pas adopté avant que la ville de Moosejaw ait pu faire connaître son opinion. La Chambre pourra alors dire si cette voie ferrée devra passer par Moosejaw. Cela serait dans la limite de ses attributions. Si la ville de Moosejaw peut faire des représentations qui convaincront le comité que ses intérêts ne doivent pas être mis de côté et lésés, comme ils le seront si cette voie aboutit au point indiqué, la Chambre et le comité pourront dans leur sagesse déclarer que le chemin de fer doit se rendre jusqu'à cette ville.

M. PUGSLEY: J'ai remarqué que le comité des chemins de fer a fait rapport de quelques bills dans lesquels les mots "à" ou "après" une ville ont été rayés de manière à obliger les promoteurs de l'entreprise à faire passer la voie ferrée par la ville. Si le raisonnement du représentant de Moosejaw a du poids, il s'en suit que le

bill devra être renvoyé au comité des ordres permanents.

M. LANCASTER: Dans tous les cas, nous devons nous assurer que la ville est avertie et que le projet de chemin de fer est publié dans la municipalité à laquelle il doit aboutir. Lorsqu'un promoteur demande l'autorisation d'établir un chemin de fer à ou près d'une ville, il doit publier des avis dans la ville en question. Si le chemin de fer ne se rend pas à cette ville, cela n'est pas nécessaire et, si oui, nous biffons les mots "à" ou "près" pour plus de certitude.

M. PUGSLEY: Si l'on jugeait qu'il est à désirer, relativement à une voie ferrée que l'on construit sur une longue distance vers l'ouest et qui forme une importante ligne de communication entre Regina et le pays situé à l'ouest, qu'une ville de l'importance de Moosejaw ne soit pas mise de côté, la Chambre et le comité pourraient opérer un changement et obliger le chemin de fer à traverser la ville de Moosejaw. Il serait peut-être nécessaire que le bill fût réservé pendant quelque temps, jusqu'à ce que le comité des ordres permanents mît la question à l'étude, et dispensât de la demande en ce qui concerne Moosejaw, surtout, lorsque le représentant de cette ville désire que la voie ferrée la desserve. Nous n'ignorons pas qu'il y a quelques années le ministre des Chemins de fer a posé en principe de ne pas permettre à une voie ferrée de se rendre près d'une ville sans y pénétrer. La raison en était que, lorsqu'une ville est établie et que les gens ont placé des fonds pour en assurer le progrès, on jugeait bon de ne pas permettre à une compagnie de se rendre à deux ou trois milles de cette ville afin d'y créer un autre établissement au détriment du groupe de population déjà établi. Si cela est à désirer dans l'intérêt de la ville de Moosejaw, sans que le public ait à en souffrir et sans que la compagnie subisse un dommage réel, je ne conçois pas pourquoi nous ne nous rendrions pas à la prière de l'honorable député, qui est l'interprète de la ville de Moosejaw, et nous ne réserverions pas le bill jusqu'à ce que nous eussions des nouvelles de cette ville.

M. COCHRANE: Nous ne nous y opposons pas.

M. PUGSLEY: Le député de Lincoln (M. Lancaster) a objecté au changement. Je ne conçois pas pourquoi le comité ne pourrait pas opérer un changement ou, du du moins, renvoyer le bill au comité des ordres permanents et permettre à celui-ci de dispenser de l'avis.

M. COCHRANE: Je crois qu'il serait de l'intérêt de la ville que ce chemin de fer fût obligé à passer plus loin de Moosejaw. On souffre beaucoup actuellement du manque de communications entre le Pacifique-Canadien et la frontière, et les intéressés s'en plaignent amèrement. Je ne crois pas que la ville de Moosejaw s'opposerait à ce que la voie ferrée passât près de la frontière.

M. KNOWLES: Elle ne va pas vers le sud; elle se dirige au nord.

M. GRAHAM: Apparemment, le chemin de fer ira au nord, au lieu de se diriger au sud, ce qui change le point de vue. Je diffère d'avis avec le président du comité des chemins de fer. Je crois que ce comité peut faire presque tout ce que bon lui semble. Naturellement, il ne saurait obliger une compagnie à établir une voie ferrée. Dans le présent cas, l'inconvénient résulte de la construction du chemin à une faible distance des villes, ce que l'on voit si souvent le long du réseau du Grand-Tronc dans la province d'Ontario. Il est à peine nécessaire d'insister sur ce point. Il est très préjudiciable à une ville ou à une cité qu'un chemin de fer passe à quelques milles de distance et donne naissance à une autre ville. Les compagnies le font souvent afin d'avoir un emplacement de ville, mais cela nuit beaucoup aux petites localités. Je crois savoir que dans l'Ouest plusieurs petites localités, et un grand nombre de centres plus importants, ont émis des obligations hypothécaires et effectué des emprunts afin de fournir aux compagnies de chemins de fer de l'eau et d'autres choses, dans l'espérance que ces voies ferrées se construiraient. Lorsqu'elles passent à quelques milles de distance, elles rendent la situation de la ville ou de la cité pire qu'elle l'aurait été si ces chemins de fer n'avaient jamais été construits, en ce qui concerne la dette hypothécaire. Il y a un remède, et le ministre des Chemins de fer est libre de l'appliquer. A moins que le bill ne trace la route, ou peu s'en faut, le ministre des Chemins de fer peut obliger la compagnie à suivre un certain parcours jusqu'à une ville, si tel est son désir. La commission des chemins de fer peut changer ce parcours, mais d'un mille seulement d'un côté ou de l'autre. La tâche est rude pour le ministre, lorsque la voie ferrée passe dans une partie du pays qu'il ne connaît pas très bien, parce que les compagnies ont à offrir au ministre des Chemins de fer, qui le plus souvent n'est ni avocat ni ingénieur, l'avis des meilleurs avocats et des meilleurs ingénieurs. Je suis porté à dire que d'ordinaire il se tire assez bien d'affaire sans être avocat ni ingénieur; cependant, il vaut mieux obliger la compagnie à suivre du plus près possible le tracé mentionné dans le projet de loi, afin de ne pas imposer cette lourde tâche au ministre. Lors de l'adoption de ces projets de loi, les représentants des différentes loctalités sont présents et ils con-

naissent le terrain et la situation mieux que le ministre, même après que celui-ci a écouté les intéressés. Si l'article est réservé, cela suffira dans le moment.

M. KNOWLES: Voici la liste des journaux qui ont publié les avis: "News" de Medecine-Hat; "Advertisesr" de MacLeod; "News" de Lethbridge; "Daily Province" de Régina; "News" de Moosejaw; "Graphic" d'Elbow; le journal de Swift-Current dans l'Ouest, et le "World" de Toronto dans l'Est.

M. BENNETT (Calgary): En ce qui concerne le passage d'un chemin de fer près d'une ville, nous avons dans l'Ouest l'exemple flagrant du Grand-Tronc-Pacifique qui passe à plusieurs milles de distance de Saskatoon. Ceux qui ont éprouvé les ennuis d'un voyage à Saskatoon par le Grand-Tronc-Pacifique comprendront combien il est nécessaire que le Parlement prenne tous les moyens nécessaires pour s'assurer que les établissements soient desservis par les nouvelles lignes partout où cela se peut Nous avons un autre exemple dans la construction de l'embranchement du Nid-de-Corbeau du Pacifique-Canadien quand le terminus a d'abord été fixé à West-McLeod et a dû ensuite être établi dans la ville même de McLeod. Si ce projet de loi se rapporte vaiment à une loi déjà adoptée par la législature de la Saskatchewan, nous pourrions nous trouver dans une situation difficile, et l'honorable député (M. Knowles), pourrait se renseigner sur ce point.

M. TURRIFF: Le paragraphe 2 de l'article 2 du bill a trait à la construction d'un chemin de fer, autorisé par le paragraphe (b) de l'article 7 du chapitre 41 des Statuts de la Saskatchewan (1909), entre Umboldt et Melfort; et je crois savoir que le comité des chemins de fer a décidé que, lorsque le Parlement permet la construction de lignes déjà autorisées par la législature, le bill doit contenir des renseignements précis sur les pouvoirs conférés par la province. Nous n'avons pas de renseignements sur l'endroit par où passera la voie entre Umboldt et Melfort.

M. LANCASTER: Le statut que mentionne l'article est explicite.

M. TURRIFF: Le bill ne devrait-il pas contenir une disposition indiquant que nous prorogeons le délai fixé pour la construction de la voie de Maryfield à Lethbridge? Maryfield se trouve dans ma circonscription et cette ligne a été prolongée de près deux cent milles au sud-ouest de Maryfield, jusque près de la frontière, et au nord-ouest vers Lethbridge. Une partie de l'embranchement est exploitée depuis deux ou trois ans, mais depuis son établissement elle n'a presque pas rendu de services aux colons en hiver. Ces embranchements ont eu peu à souffrir cet hiver, et la neige ne les a presque pas embarrassés. Cette voie, qui traverse ma circonscription sur une distance de 75 à 110 milles, n'est guère utile au public.

M. COCHRANE: L'entrepreneur ne l'a-t-il pas encore livrée?

M. TURRIFF: L'entrepreneur en a livré des tronçons depuis longtemps. On s'est plaint l'an dernier qu'il en détenait encore une partie, mais je suis passablement certain qu'il l'a livrée à l'heure qu'il est.

M. COCHRANE: Alors c'est à la commission des chemins de fer à agir.

M. TURRIFF: Depuis des semaines et des mois on se plaint dans mon comté que la ligne de Maryfield est absolument encombrée à toutes les gares, et les cultivateurs sont obligés de transporter leur blé au village d'Ambrose dans le Dakota-nord, soit à une distance de quinze à vingt milles de plus, que s'ils pouvaient le décharger à l'une des gares de la ligne. Ces cultivateurs vendent leur blé à Ambrose, Dakota-nord, qui est sur la ligne du Sault du Pacifique-Canadien, quelques milles au sud de la frontière et à l'ouest d'Estevan, dix cents de plus par boisseau qu'ils le vendraient au Canada. Ils vont le porter à Ambrose pour en avoir dix cents de plus, mais parce qu'ils ne peuvent pas le décharger sur la ligne de Maryfield. Aux trois gares dans le voisinage où ces cultivateurs demeurent, il leur a été impossible d'avoir des wagons depuis des semaines et des semaines, et la conséquence est qu'ils seraient obligés de vendre leur blé à grand sacrifice à ces gares. Je ne blâme pas le marchand de grain; il paie le blé soixante cents le boisseau seulement, c'est vrai, mais la ligne est encombrée et il lui faudra peut-être attendre des mois avant de pouvoir expédier lui-même ce blé. Les cultivateurs subissent cette perte simplement parce que le chemin de fer ne peut pas fournir de wagons. Ces compagnies viennent demander au Parlement à chaque session une extension de leurs chartes, et c'est notre devoir de veiller à ce qu'elles donnent aux cultivateurs un service suffisant. Je sais parfaitement que les compagnies, construisant des centaines de milles d'embranchement tous les ans, ont, quelquefois, de la difficulté à fournir tout le matériel roulant que demande le trafic; mais une compagnie de chemin de fer n'est certainement pas excusable de ne pas mettre au moins quelques wagons sur la partie des embranchements construits depuis deux ou trois ans. Dans mon comté les cultivateurs transportent des milles et des dizaines de mille de boisseaux de blé aux différentes gares le long de la frontière, et naturellement le cultivateur fait ses

achats de marchandises dans les villages où il vend son blé. C'est autant de commerce perdu pour nos marchands. Le ministre des Chemins de fer devrait s'occuper de la question et trouver quelque moyen de venir au secours des cultivateurs de cette partie du pays à l'ouest d'Estevan et au sud de Weyburn, sur l'embranchement de Maryfield qui va à Lethbridge.

M. COCHRANE: Si l'honorable député veut m'écrire une lettre relatant les faits qu'il vient d'exposer, je la communiquerai immédiatement à la commission des chemins de fer, dont c'est le devoir de s'occuper de ces choses.

M. TURRIFF: Je le ferai avec plaisir.

M. BENNETT (Calgary): Il y a dans la loi des chemins de fer un article que nous pourrions invoquer, et qui oblige les compagnies de chemins de fer à fournir suffisamment de wagons pour les besoins du trafic aux différentes gares et si elles ne le font pas, elles sont passibles d'une amende. Le ministre de la Justice pourrait peut-être s'occuper de la question et faire obtenir justice à ces colons.

M. TURRIFF: J'enverrai au ministre des Chemins de fer copie d'une lettre que j'ai reçue d'un de mes électeurs qui mentionne les gares où les cultivateurs ne peuvent pas avoir les wagons nécessaires.

M. KNOWLES: J'ai reçu aussi un très grand nombre de lettres de mes électeurs et je les communiquerai au ministre des Chemins de fer. Au sujet du prolongement de la ligne de Maryfield à Lethbridge, on a fait remarquer, il y a moins d'une semaine dans le comité des chemins de fer, que si cette ligne était construite, elle desservirait le district dont l'honorable ministre a parlé il y a quelques instants, lorsqu'il a dit que la partie du pays entre la ville de Moosejaw et la frontière internationale avait grand besoin d'un chemin de fer. En justice pour l'honorable ministre, je dois dire que j'ai la preuve qu'il s'occupe de la question, et je suis certain qu'il fera tout son possible pour donner les facilités de chemin de fer demandées. A mon avis, cette ligne presse plus qu'aucune autre dans le Canada.

M. COCHRANE: L'argent est difficile a obtenir dans le moment, et le président de la compagnie m'a dit qu'il ferait tout en son pouvoir pour construire au moins cinquante à cent milles du chemin cette année.

M. KNOWLES: Cette ligne traverserait mon comté sur un parcours de plus de deux cents milles, et il resterait encore cent cinquante milles qui n'auraient pas de chemin de fer. L'honorable ministre pourrait demander à son secrétaire de prendre note de ce que je dis, afin qu'il puisse presser la compagnie de temps à autre, parce que ces compagnies de chemins de fer promettent quelque fois de construire une partie de leur ligne dans une certaine période, et on arrive à la fin de l'été sans qu'il y ait rien de fait, ou qu'il soit trop tard pour faire quelque chose. Il y a cinq ou six ans que les premiers colons sont arrivés dans cette région, s'établissant à des distances variant de cinquante à cent milles de toute ligne de chemin de fer. Ils savaient que l'on se proposait de construire des chemins de fer, spécialement celui-ci. La compagnie du chemin de fer Canadien-du-Pacifique est aussi fautive sous ce rapport que le Canadian-Northern; depuis des années elle donne à entendre aux habitants du sud de la Saskatchewan qu'elle veut construire un chemin de fer allant de l'Est à l'Ouest. On donne à entendre aux colons qu'ils auront un chemin de fer à une certaine époque et on les trompe. Il faut faire connaître au public que ces colons ont été mal servis par les compagnies de chemin de fer, et j'espère que l'honorable ministre s'occupera de remédier à la chose.

M. BUCHANAN: Je voudrais savoir de l'honorable ministre si c'est seulement par l'extrémité est du chemin que la compagnie a promis de commencé? Ainsi qu'il le comprendra, je désir beaucoup que la compagnie construise aussi la partie ouest.

M. COCHRANE: Je n'ai pu obtenir aucune promesse directe du président de la compagnie au sujet de la ligne partant de Lethbridge.

M. BUCHANAN: L'honorable ministre connaît ma situation dans mon comté, et il m'a promis toute son aide. Depuis l'assemblée du comité des chemins de fer, j'ai reçu environ une douzaine de lettres dans le cours de la semaine dernière, me venant de personnes qui disent que si ce chemin de fer n'est pas construit d'ici à un an, ou s'il n'y a pas d'apparence qu'il le sera, ils seront obligés d'abandonner le pays, car ils perdent de l'argent. L'honorable ministre connaît ces faits et comprend la situation, et j'espère qu'il pourra convaincre le compagnie du Canadian Northern qu'il est absolument nécessaire que cet embranchement soit commencé à l'extrémité ouest cette année. L'honorable député de Calgary connaît un peu le pays situé au sud de l'embranchement Weyburn proposé du chemin de fer canadien du Pacifique. Ce pays est maintenant rempli de colons qui s'y sont établis depuis quatre ou cinq ans, et qui ne voient encore venir aucun chemin de fer. Si ces compagnies de chemins de fer construisaient plus d'embranchement et moins d'hôtels dans l'Ouest, il y aurait un beaucoup plus grand nombre de personnes qui seraient satisfaites. Les compagnies de chemins de fer dépensent

des millions de dollars à ériger des hôtels et ils négligent de construire les embranchements qu'ils ont promis et qui amèneraient des colons dans le pays, tandis qu'aujourd'hui ceux qui y sont depuis quatre ou cinq ans se découragent et parlent de s'en aller. C'est une question très sérieuse.

M. OLIVER: Le pays a besoin de chemins de fer et nous apprécions l'esprit d'entreprise des compagnies de chemins de fer en général, mais un nouvel état de choses a surgi, un mal qu'il est du devoir du Gouvernement et du Parlement de faire disparaître autant qu'il est possible. Le bill que nous discutons ressemble à beaucoup d'autres qui ont été soumis à ce Parlement pendant cette session et pendant les sessions précédentes par les différentes compagnies de chemins de fer.

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer vient demander au Parlement l'autorisation de construire une ligne à travers un certain territoire, elle donne au comité des chemins de fer et au Parlement l'assurance qu'elle a l'intention de construire la ligne en question. Des colons, se fiant que ces promesses seront remplies, vont s'établir dans le pays que doit traverser ce chemin de fer, mais la compagnie, je ne crois pas qu'il soit injuste de le dire, n'a pas la moindre intention de construire cet embranchement dans le moment. Elle en demande l'autorisation, mais c'est simplement pour une autre compagnie, d'en construire un, et les colons qui non seulement ont engagé leurs capitaux, mais exposé leur vie et celle de leurs familles en allant s'établir dans le pays sont laissés sans communication, et sont obligés d'attendre les appoints de la compagnie de chemin de fer.

M. COCHRANE: Quel est votre remède?

M. OLIVER: Je n'ai aucun remède à proposer. C'est à mon honorable ami à proposer des remèdes.

M. COCHRANE: Le collègue de mon honorable ami semble insister.

M. OLIVER: Je ne voudrais pas que l'on croie que mon intention est d'accuser le Gouvernement. Mais je fais voir un état de choses entièrement nouveau et que personne ne prévoyait il y a quelques années; et je dis au Gouvernement qu'il est nécessaire de trouver un moyen de remédier jusqu'à un certain point à cet état de choses. Le mal est réel. Il est cruel, cruel au suprême degré, et l'on m'accuserait peut-être d'exagérer si je décrivais toutes les souffrances qui en résultent pour le peuple. Je voudrais donc que la Chambre et le Gouvernement prissent quelques mesures, soit pour restreindre l'exploitation injustifiable des compagnies de chemins de fer, soit pour les obliger, si elles ont obtenu des chartes pour contruire un chemin de fer dans certaines parties du pays, de le construire le plus tôt possible. Je dirai seulement aujourd'hui, lorsque ces compagnies de chemin de fer viennent demander au Parlement de prolonger les délais pour la construction de la ligne proposée, on allègue devant le comité des chemins de fer et dans cette Chambre qu'il est mieux d'accorder les délais que cette compagnie demande que de lui enlever sa charte.

M. LANCASTER: L'honorable député sait sans doute qu'une compagnie qui possède une charte n'empêche pas le Parlement d'en accorder une autre. Il y a liberté de commerce absolue à ce sujet.

M. OLIVER: Ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Si tout le monde était libre de construire des chemins de fer il n'y aurait pas besoin d'accorder de charte spéciales. C'est parce que cette liberté absolue n'existe pas que le comité des chemins de fer accorde des chartes.

M. LANCASTER: Nous pouvons autoriser n'importe quel nombre de compagnies à établir une voie ferrée dans une zone quelconque.

M. OLIVER: Un comité des chemins de fer n'a pas sa raison d'être s'il n'exerce pas une certaine discrétion dans la concession de ces droits. J'irai jusqu'à dire que lorsqu'une compagnie de chemin de fer a acquis certains droits, et que sur ces droits se sont greffés les droits de tiers de bonne foi, si cette compagnie faillit à ses engagements, elle devrait être supprimée en ce qui regarde telle zone, et une compagnie concurrente mise à même d'exploiter la région.

M. LANCASTER: Si cette compagnie concurrente le désirait, elle pourrait se faire accorder une charte.

M. OLIVER: Elle ne le fera pas tant que vous continuerez à étendre les pouvoirs de la compagnie déjà en possession du territoire. Prenez ce bill-ci, par exemple,—et si je m'en occupe particulièrement, ce n'est pas qu'à mes yeux cette compagnie soit plus coupable qu'une autre,—voici une ligne de Humblodt à Calgary, par exemple. Cette ligne, si je ne me trompe, a obtenu sa charte il y a quelques années, et je ne pense pas qu'elle en ait construit un seul pied. Tant que le Parlement se montrera disposé à proroger le délai accordé au Canadien-du-Nord, pour construire suivant ce tracé, le Canadien-du-Pacifique et le Grand-Tronc-Pacifique ne s'y établiront pas.

M. LANCASTER: Je ne suis pas de cet avis.

M. OLIVER: Tout ce que je puis dire c'est que, à mon point de vue, la compagnie de chemin de fer, comme entreprise d'affaires, n'aura pas la pensée de s'y établir. Au contraire, si ce privilège était supprimé, le passage serait libre jusqu'au littoral et une compagnie concurrente y verrait une

ouverture pour une nouvelle ligne. Je sais que certains cas de cette nature se sont produits naguère; une compagnie de chemin de fer, après avoir durant un certain nombre d'années, détenu le droit d'exploiter un certain territoire, a vu le Parlement lui enlever ce privilège, et une autre compagnie y venir installer une voie ferrée. Je ne soutiens pas que ce soit là le bon remède, la solution qui s'impose; tout ce que je dis, c'est qu'on est à même d'appliquer un tel remède. Et je dis, en outre, qu'il résulte un état de chose grave et déplorable de ce mépris des compagnies pour ce qui est en réalité un engagement conclu avec le public, en vue de l'établissement de la voie ferrée que la compagnie a été autorisée à coustruire. Et puisque l'attention du Gouvernement a été attirée sur cet état de choses, il y aurait lieu de faire des démarches auprès de ces compagnies pour les amener à exécuter les promesses faites au peuple.

M. BENNETT (Calgary): Je suis dans une grande mesure de l'avis de l'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver), mais le remède qu'il propose est difficile d'application. Il n'y a pas bien des années, une compagnie de chemin de fer au Canada ayant obtenu une charte du Gouvernement fédéral, tenta de construire sa voie ferrée sans obtenir l'approbation en bonne et due forme de la commission des chemins de fer. Puis elle s'adressa à la législature de l'Alberta, obtint une charte et commença l'établissement de sa voie ferrée en utilisant d'anciens talus précédemement construits sans l'approbation de la commission. Ainsi le véritable obstacle ne saurait être tourné au moyen d'une intervention de notre Parlement. Il faudrait l'action concertée des provinces et du Dominion. Une des grandes difficultés,—et sans doute, l'honorable député est ici d'accord avec moi,—c'est que dans bien des cas, les titres sont vendus en prévision de l'établissement futur, et je pense que, c'est bien souvent pour les raisons données.

M. OLIVER: Qu'avez-vous dit en dernier lieu?

M. BENNETT: Je dis que l'honorable député n'a pas oublié, sans doute, que des titres ont été émis et négociés en prévision de la construction, et, je n'en ai pas le moindre doute, pour la raison même qu'il a indiquée: empêcher tout autre d'exploiter le même territoire. Par exemple, il y a quatre ans, les deux compagnies de chemin de fer, le Grand-Tronc et le Canadien-Nord entreprirent de pénétrer dans la ville de Calgary. Ces deux compagnies obtinrent pour leurs titres la garantie de la province d'Alberta, et dans les deux cas les obligations furent écoulées en Angleterre et les fonds déposés à la banque. Deux fois déjà on a failli à l'obligation de construire ces lignes dans un certain délai, et voici qu'après quatre ans aucune de ces lignes n'a atteint Calgary. J'occupais alors la position d'avocat du Pacifique-Canadien, et comme j'avais pris des procédures pour empêcher les voies ferrées d'être construites sur les canaux d'irrigation, on a prétendu que j'avais empêché ces chemins de fer de pénétrer dans Calgary. Si les titres garantis par la province sont vendus en Angleterre préalablement à la mise en train de travaux, et les fonds déposés, alors naturellement on ne peut plus invoquer à son encontre expiration des délais en ce qui regarde cette partie du pays. La compagnie ne se mettra à l'œuvre que lorsque cela lui conviendra, et c'est ce qui fait que depuis plus de deux ans nous souffrons de l'inexécution de ces travaux.

M. NESBITT: Les deux compagnies ont-elles mis leurs titres en cours?

M. BENNETT: Oui, les titres des deux compagnies ont été vendus et le produit déposé à la banque, sujet à retrait sur chèque du trésorier et certificat de l'ingénieur.

M. NESBITT: Apparemment, on ne s'est pas opposé à la vente?

M. BENNETT: Non, ces compagnies ne couvraient pas le même terrain; ces deux voies convergeaient de points divers. Comme je l'ai dit, aucune autre compagnie ne pourrait s'établir dans la même zone, en raison de ce qu'une compagnie a été autorisée à construire sa voie, les titres mêmes ayant été écoulés. Lorsque le ministre mettra la question à l'étude, il lui faudra non seulement demander l'intervention du Parlemet fédéral, mais s'assurer la coopération des provinces en vue d'obtenir un résultat décisif et pratique. Je me demande s'il y a lieu de s'adresser au Parlement en pareil cas, et si la compagnie ne pourrait pas tout aussi bien déposer sa déclaration au bureau du secrétaire d'Etat et en avoir fini. Dans une certaine partie de la province d'Alberta, il ne doit pas exister moins de dix lignes autorisées couvrant le même territoire, et aucune voie ferrée n'a encore été construite, et il n'est guère à prévoir qu'il en sera construit. Je ne vois pas de remède au mal en dehors d'une initiative concertée des provinces et du Dominion.

M. NESBITT: J'ignorais que la simple possession par une compagnie d'une charte couvrant un certain territoire fût un empêchement à la concession d'autres chartes suivant le même itinéraire. Je sais que dans un cas trois compagnies de chemin de fer obtinrent des chartes couvrant le même itinéraire, et aucune n'entreprit de travaux, mais cela n'empêche pas d'autres compagnies de demander l'émission de chartes. Au comité des chemins de fer nous avons

pris pour règle d'accorder une charte suivant un itinéraire donné à toute compagnie qui en fait la demande et nous ne songeons nullement à permettre à une compagnie de se mettre par ce moyen en travers des autres. Dans beaucoup de cas, nous avons biffé les mots " à ou près de " pour le cas où la compagnie voudrait faire son point de départ de quelque centre nouveau établi sur son parcours; mais dans le cas d'une ville comme Moosejaw, nous n'avons pas cru nécessaire de biffer ces mots. A mon avis la compagnie de chemin de fer a plus grand intérêt à passer par Moosejaw, que Moosejaw n'en a à être desservi par cette ligne; car, si j'en crois mon expérience, le simple établissement d'une nouvelle ligne de chemin de fer n'a aucunement l'effet d'abaisser les tarifs.

M. BENNETT: Cela assure un meilleur service, voilà tout.

M. OLIVER: La déclaration du président du comité des chemins de fer et de l'honorable représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt) au sujet de l'absolu régime de libre-échange établi en matière de concession de chartes, soulève un autre aspect de la question. Je ne désire pas critiquer la ligne de conduite suivie par la compagnie de chemin de fer; mais il est possible que ce régime de libre concession des chartes, qui a été inauguré, je n'en doute pas, avec les meilleures intentions du monde, ait abouti au résultat dont nous nous plaignons aujourd'hui: le Parlement par l'entremise de son comité des chemins de fer s'est dépouillé de son autorité sur les compagnies. S'il existe des abus de cette nature, il est du devoir du Parlement d'y porter remède, et de prendre les mesures nécessaires à cette fin. On ne saurait valablement alléguer que cette question n'ayant pas encore été réglée, nous ne saurions la régler aujourd'hui. Pareil état de choses ne s'est jamais produit jusqu'ici, du moins dans des conditions d'aussi grande gravité; d'année en année le mal s'est aggravé, de là la nécessité plus pressante d'une intervention de notre part. Il est constaté que ces compagnies de chemin de fer effectivement émettent des obligations et se procurent des capitaux sans avoir l'intention de construire sur-le-champ. Il y a là assurément matière à initiative et contrôle de la part du Gouvernement, surtout lorsque la difficulté est suscitée par l'action législative de notre Parlement.

M. KNOWLES: On a affirmé que les compagnies de chemin de fer, après avoir obtenu leurs chartes, exécutent les travaux suivant leur bon plaisir, et dans l'intervalle, les occupants de homesteads et autres colons venus pour s'établir chez nous souffrent de grands inconvénients. Je serais presque disposé à dire que les compagnies de chemins de fer se font de propos délibéré accorder des chartes qu'elles annoncent en vue d'attirer les colons, de manière à donner aux terres, et par ricochet à leur entreprise, une valeur vénale plus grande. La terre ne prend de valeur que par la culture, et le chemin de fer reste sans valeur au point de vue des profits de l'exploitation tant qu'il n'y a pas de perspective de trafic. Si nous reconnaissons quelque vérité au dicton suivant lequel " les actes parlent plus haut que les paroles ", nous conclurons que les compagnies de chemin de fer du Canada se sont fait accorder des chartes pour les agiter sous les yeux des colons, qui ont tous les ennuis résultant du manque de moyens de transport, en vue d'assurer aux intéressés un meilleur gâteau à partager lorsque viendra le temps de construire la voie ferrée. Il semble bien qu'il en soit ainsi.

M. LANCASTER: La compagnie ne saurait réaliser de bénéfices tant que la voie n'est pas construite.

M. KNOWLES: Non, mais on se fait accorder une charte dans ce but, je le crains, et, s'il en est ainsi, on commet une injustice très grande en attirant les immigrants de ce côté. Ces gens se figurent que les promoteurs de l'entreprise sont sincères, et ils sont contraints d'attendre de deux à dix ans. Puis, on construit le chemin de fer et la compagnie tire parti de la présence de ces colons aux dépens de l'occupant de homestead, de sa femme et de ses enfants. On nous demande s'il ne serait pas possible d'appliquer remède au mal. On a proposé l'annulation de la charte; mais cela mettrait peut-être les colons dans une situation encore plus déavantageuse. La compagnie de chemin de fer dirait: Comme vous avez annulé notre charte, nous ne pouvons plus rien faire. Aussi le Parlement devrait-il hésiter à prendre pareille mesure. En pays démocratique comme le nôtre, il devrait y avoir un remède pour tous maux de cette nature.

Il faudra peut-être du temps, de l'étude et de la patience; mais une solution devra être trouvée. Cette solution m'est suggérée par ce que j'ai vu faire au ministre du Travail l'an dernier, dans une affaire où, doutant, je le présume, de ses pouvoirs, mais désireux d'exercer sur le Grand-Tronc-Pacifique une certaine influence, il lui a fait entendre que, s'il voulait avoir l'appui du Gouvernement auprès de la Chambre des communes, il devait commencer par le convaincre de son intention de faire un acte, absolument étranger à l'autorisation qu'il cherchait à obtenir de la Chambre, mais qui, en même temps, était au pouvoir de la compagnie. Je ne blâme pas le ministre pour ce qu'il a fait; je ne crois pas qu'il ait eu tort, bien qu'il ne m'apparaisse

pas clairement qu'il ait obtenu grand'chose. Mais ce n'est point de cela qu'il s'agit, et je demanderais au ministre si, en y réfléchissant, il ne trouverait pas là un moyen de contraindre les compagnies de chemins de fer de venir à une composition. Qu'il s'assure d'abord que sa cause est juste, que la compagnie mérite d'être punie, qu'elle n'a pas agi comme elle le devait. Qu'il soit sûr que la fin justifie les moyens. L'année dernière, au cours des élections dans notre province, on a montré le portrait du ministre du Travail et l'on a dit aux employés du chemin de fer: Voici votre sauveur; voilà l'homme qui a fait rendre justice à vos camarades du Garnd-Tronc. Ce pourrait être là pour le ministre, dans la discussion de cette affaire, une source de profits et d'avantages.

M. GRAHAM: N'aimeriez-vous pas à avoir sa photographie?

M. KNOWLES: Oui, nous aimerions à avoir sa photographie. Il n'est pas du tout impopulaire. Par le fait, j'irais même plus loin, si nous siégions du même côté. Nous pourrions précisément utiliser cette mesure. Je vois que l'on y demande de ratifier une convention entre le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern relativement à des installations de tête de ligne. Avant de vous adresser ainsi à nous, pourrions-nous dire à cette compagnie, vous feriez mieux de vous présenter ici les mains nettes, de faire cesser le gâchis dans lequel se trouvent par votre faute les habitants de Moosejaw; ensuite, nous verrons à vous traiter comme il convient. Le ministre devrait, je crois, trouver dans cette considération une solution possible au problème dont j'ai parlé. Il y a une solution, je crois, si seulement nous pouvons la trouver. N'avoir fait que cinquante milles, c'est avoir fait bien peu de progrès. Mon comté a 230 milles de long, de l'est à l'ouest; c'est un beau pays, le meilleur qu'il y ait. Sa mise en valeur a pris des proportions extraordinaires. Nulle région du Canada ne s'est peuplée aussi rapidement que la circonscription électorale de Moosejaw. Que sont 50 milles? Il reste encore dans mon comté 150 milles qui n'ont pas été touchés. Le comité des chemins de fer a fait demander à la compagnie par le ministre des Chemins de fer de le renseigner sur l'étendue de la voie ferrée qu'elle entendait construire entre Maryfield et Lethbridge. La compagnie a répondu qu'elle allait construire 50 milles. Il faudrait faire comprendre à MM. McKenzie et Mann qu'avant de se présenter devant la Chambre, ils devront avoir fait quelque chose qui en vaille la peine. Ce n'est pas assez de 50 milles, et nous pourrions, je crois, laisser l'affaire en suspens jusqu'à ce que le ministre ait obtenu de sir William McKenzie qu'il bâtisse au moins 150 milles cette année.

Il en resterait encore 70 milles, et je suppose qu'il y a 100 milles de plus à l'ouest de Lethbridge. Cinquante milles, c'est se jouer de la Chambre. Devant cette déclaration qui nous est faite, nous devrions, je crois, laisser les choses en suspens et faire savoir à MM. McKenzie et Mann que nous ne sommes pas satisfaits et insister pour qu'ils s'engagent à établir une étendue plus considérable de voie ferrée, au moins 150 milles. Tenons à cela, et vous verrez qu'ils y consentiront plutôt que de voir le projet de loi soumis à la commission.

M. TURRIFF: Il est une particularité de ces chartes à laquelle il n'a pas été touché cet après-midi. Je ne veux blâmer ni le Gouvernement ni le président du comité des Chemins de fer. Ce comité, à mon avis, et il n'est que juste de le dire, fait de mieux en mieux chaque année, et, sous la direction de son président (M. Lancaster), il a tout au moins cette année pris à l'égard d'un grand nombre d'affaires une attitude plus indépendante, plus exempte de préventions politiques qu'il ne l'a jamais fait à ma connaissance depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre. Ce que je vais dire ne comporte donc aucun blâme pour le Gouverntment, le ministre ou le président du comité. Mais il est une question qu'il ne serait pas mauvais de se poser relativement à ces chartes accordées à des compagnies de chemin de fer, et cette question est de savoir si leur annulation ne serait pas, en de certains cas, opportune. Il y a une dizaine d'années, par exemple, une compagnie se faisait donner une charte intéressant en partie mon comté, et elle a commencé les travaux. De fois à autre, si quelque autre compagnie menaçait d'intervenir, l'ouvrage reprenait, et cinq à dix milles de chemin étaient établis. Dans un cas, il n'a été fait, je crois, que deux milles, tout juste assez pour faire obstacle à l'autre compagnie. Il s'en est suivi que, depuis huit ou dix ans, à peine s'est-il construit soixante ou soixante et dix milles de cette voie ferrée. Tout ce que l'on a nivelé, ç'a été de dix à vingt milles et, avant d'y mettre les rails, les choses sont restées en l'état pendant une couple d'années. La situation, comme on le voit, est déplorable. Lorsque des cultivateurs ont à parcourir de 25 à 30 milles pour porter leur blé à un chemin de fer, c'est déjà assez mal, mais s'ils ont là depuis une couple d'années un terrain tout près qu'il leur est impossible d'utiliser, c'est infiniment pire. Ils se figurent avec raison que l'on devrait poser les rails et leur permettre d'amener leur grain au plus proche, ce qu'ils seraient en mesure de faire si la compagnie agissait comme il convient. Je ne dis pas cela pour blâmer le Gouvernement, car c'était la même chose sous l'administration précédente, et,

bien que je me sois efforcé d'obtenir un soulagement, nous n'avons pu réussir. Le Gouvernement, je ne l'ignore point, ne peut contraindre une compagnie à faire tout ce qu'elle devrait, ni même tout ce que le Gouvernement aimerait qu'elle fît, et c'est ici qu'apparaît opportune l'annulation parfois d'une charte afin de permettre à quelque autre compagnie d'aller de l'avant. Dans le cas dont je parle, je sais que, si la charte avait été annulée, certaines parties de mon comté auraient un chemin de fer depuis plusieurs années. Le long de la ligne où la voie n'est pas encore posée, nombre de cultivateurs attendent sans savoir quand ils auront un chemin. C'est là une question que le ministre des Chemins de fer pourrait fort bien, je crois, mettre à l'étude en vue de s'assurer s'il n'y aurait pas moyen d'obliger ces compagnies à plus de diligence dans la construction de leurs voies.

M. McCRANEY: Pour ce qui est de la question que vient de soulever l'honorable député d'Assiniboïa, il y a une difficulté qu'a signalée l'honorable député de Calgary (M. Bennett). Deux corps, a-t-il dit, ont droit d'accorder des chartes aux compagnies de chemins de fer: les législatures provinciales et le Parlement du Canada, et c'est là, je crois, une des difficultés contre lesquelles nous avons à lutter. Nous avons, je ne sais combien de fois, au comité des chemins de fer accordé à des compagnies des chartes qui, à mon avis, n'auraient pas dû l'être par ce Parlement, mais par la législature de la province. Nous n'avons pas, je pense, observé à cet égard les prescriptions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Nous avons plutôt suivi une ligne de conduite qui nous a paru plus généralement avantageuse au pays dans son ensemble. Par là, les compagnies intéressées tombaient sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada.

Peut-être sera-t-il possible, dans une conférence entre le gouvernement canadien et les législatures provinciales, de conclure une entente en vertu de laquelle le parlement fédéral aurait exclusivement le droit d'autoriser par tout le Canada la construction des chemins de fer à vapeur, selon un partage peut-être arbitraire, mais que l'on pourrait modifier plus tard. Aux législatures locales serait laissé le soin de s'occuper des chemins de fer électriques et ceux ayant un autre mode de traction. Notre commission des chemins de fer constitue dans ce pays un moyen nouveau de réglementer les chemins de fer. Elle a jusqu'ici fonctionné d'une manière tout à fait satisfaisante; la seule menace à l'œuvre excellente qu'elle a déjà accomplie vient de l'existence d'une autre autorité et du fait qu'il peut y avoir au Canada autant de commissions des chemins de fer qu'il y a de provinces. Ce sont là des considérations auxquelles le ministre des Chemins de fer pourrait avoir égard, et il pourra, si l'occasion s'en présente, les soumettre aux gouvernements provinciaux.

M. GRAHAM: Mon honorable ami de Saskatoon (M. McCraney) parle des chartes accordées au comité des chemins de fer, et mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) propose de confier au secrétaire d'Etat le soin de ces chartes qu'il accorderait en la manière ordinaire sous l'empire de la loi des compagnies. C'est en quelque sorte ce qui se pratique aux Etats-Unis. Les chartes y sont accordées par les divers états; elles ne relèvent pas du pouvoir fédéral. La maîtrise que nous exerçons ici sur les compagnies de chemin de fer est, je crois, plus effectif que chez nos voisins. Je suis fermement convaincu que, dans les circonstances actuelles, pour les neuf dixièmes au moins de nos voies ferrées, toute charte accordée devrait l'être par le pouvoir central. On s'est efforcé dans les provinces, avec plus ou moins de succès, à réglementer les tarifs de certaines lignes, mais, à vrai dire, nulle voie ferrée ne s'établit qui n'appartienne à plusieurs provinces. C'est toujours quelque artère menant à une voie principale, et qui par là, devient elle-même une ligne principale, de fait sinon de droit.

M. COCHRANE: Et, c'en est souvent la partie la plus lucrative.

M. GRAHAM: Si la chose était possible, je crois qu'il serait à désirer de reconnaître au pouvoir central le droit d'accorder dans tous les cas ces chartes afin de pouvoir exercer sur les compagnies la maîtrise nécessaire. La décision récemment rendue par le conseil privé dans cette affaire de la compagnie des tramways de Montréal a, la chose n'est pas douteuse, renversé les calculs que nous avons faits relativement à la réglementation des tarifs sur les lignes provinciales. Par cette décision, nous ne pouvons maîtriser les prix d'une ligne qui fonctionne en vertu d'une charte provinciale, même si cette ligne livre sa marchandise à une voie principale autorisée par l'administration fédérale. Il y a dans tout cela une confusion regrettable, et, s'il était possible d'arranger les choses de manière que l'autorité fédérale fût seule a accorder des chartes à ces lignes, afin que, dès le début et toujours, nous les ayons sous la main, cela vaudrait mieux. Lorsqu'un individu expédie un wagon de blé, je voudrais que l'autorité centrale pût le suivre depuis le moment où il quitte la maison du cultivateur jusqu'au moment où il parvient au consommateur.

J'irais plus loin, et je m'efforcerais de trouver quelque moyen de le maîtriser sur

l'océan aussi bien que sur terre, mais c'est là un sujet étranger au bill. Il a été fait une fois une proposition quant au partage qui pourrait se faire des chemins électriques entre les autorités fédérales et la province de l'Ontario. Dans les présentes conditions, et en envisageant aussi les conditions futures, nous pouvons à peine tirer la ligne aux chemins de fer à vapeur, parce que l'électricité a pris une telle importance vitale, que le jour est proche, à mon point de vue, où quelques-uns des grands chemins de fer seront mûs par l'électricité et seront quand même des lignes-mères. En conséquence, nous pourrions à peine dire que les chemins électriques devraient être sous l'autorité provinciale, et les chemins de fer à vapeur sous l'autorité fédérale. Il a également été suggéré et on a mis la chose en vigueur jusqu'à un certain point, bien qu'elle n'ait pas été formellement acceptée, entre l'autorité fédérale et la province de l'Ontario, que toutes les lignes qui, sur la plus grande partie de leur parcours, se trouvent sur une voie publique devraient être autorisées et maîtrisées par les autorités provinciales, et que toutes les lignes qui possèdent en plus grande partie un emplacement de voie particulier, devraient recevoir leur charte du Parlement fédéral. C'était simple, mais c'était un pas dans la bonne direction que d'établir quelque ligne de démarcation entre les deux autorités. J'ai souvent été sévèrement critiqué dans la Chambre et dans le comité pour accorder des chartes sous l'autorité fédérale lorsqu'il y avait quelque discussion pour les faire mettre sous l'autorité provinciale. Mais j'ai toujours été d'avis que nous devrions aller aussi loin que possible dans cette direction, parce que le changement de condition exige qu'il soit absolument nécessaire que nous maîtrisions les tarifs et l'administration de ces lignes autant que faire se peut.

M. BENNETT (Calgary): A-t-on tenté quelqu'effort dans le but d'amener les législatures provinciales à mettre les tarifs de ces chemins provinciaux sous la haute-main de la commission des chemins de fer?

M. GRAHAM: Je n'ai aucun souvenir de cela.

Sur l'article 3 (contrat avec le chemin de fer Canadien-Pacifique ratifié).

M. LANCASTER: L'article a été modifié en retranchant le mot "légal" à la cinquième ligne. Nous déclarons le contrat valide et obligatoire, mais nous n'avons pas vu que nous étions appelés à le déclarer légal. Puis nous avons mis les mots "subordonnément à la loi des chemins de fer" notre objet étant de ne pas restreindre la commission des chemins de fer lorsqu'elle sanctionne ou ordonne des entreprises faites pour le bien du public.

M. GRAHAM.

M. GRAHAM: Dans le contrat, pouvoir est donné à la Commission des chemins de fer de régler certaines difficultés qui peuvent survenir, et il est dit que la décision de la Commission doit être définitive et obligatoire. Si la Commission des chemins de fer n'a pas de pouvoir relativement à ces difficultés sous le régime de la loi des chemins de fer, mon honorable ami croit-il que l'insertion de ces mots dans la présente loi pourrait conférer ce pouvoir à la Commission?

M. LANCASTER: Je partage l'opinion de mon honorable ami quant à cela; mais lorsque j'ai étudié le contrat, j'en suis venu à la conclusion qu'il y a dans le contrat des choses spéciales que la commission des chemins de fer ne fait pas ordinairement, et l'objet de la clause est de pourvoir à ce que pour ces choses spéciales la commission aura le pouvoir d'agir sur recommendation, toute l'affaire a été mise sous le régime de la loi des chemins de fer, parce que j'ai craint que si nous n'inserrions pas cette disposition, la présente loi pourrait être tenue par inférence comme qualifiant les pouvoirs généraux de la commission en ce qui regarde les deux compagnies au contrat.

M. GRAHAM: Si la loi générale des chemins de fer ne donne pas de pouvoir à la commission, cette dernière peut ou peut ne pas faire certaines choses et sa décision peut ou peut n'être pas obligatoire. Dans le contrat, les compagnies stipulent qu'elles seront connues sous un titre abrégé: le chemin de fer du Pacifique est connu sous le nom "compagnie du Pacifique" et le chemins de fer Canadian-Northern sous le nom de "compagnie Northern". Supposons que le Great-Northern vienne demander des droits, alors on pourrait confondre et se demander de quel chemin de fer Northern il s'agit. Il eût été plus sage pour ces compagnies de conserver leur nom au long.

M. LANCASTER: Je ne crois pas que cela fasse une grande différence.

M. GRAHAM: Il n'y en a pas beaucoup, si vous avez le contrat devant vous, mais c'est certainement très embarrassant pour le public.

M. LANCASTER: J'en conviendrais avec mon honorable ami, si nous nous servions des titres abrégés dans la loi, mais ils ne sont employés que dans le contrat.

M. GRAHAM: Il est extrêmement niais de stipuler l'emploi de titres abrégés dans un contrat de cette nature, afin d'épargner quelques mots, lorsque de fait ils emploient un bien plus grand nombre de mots en disant qu'ils vont faire cela, que s'ils employaient les noms des compagnies au long.

M. LANCASTER: Ce peut être vrai.

M. TURRIFF: Est-ce que ce contrat ne lierait pas les compagnies sans satisfaction par le Parlement?

M. COCHRANE: Je suppose qu'elles seraient légalement liées si le contrat n'était par ratifié par le Parlement, mais il y a des choses spéciales qu'elles veulent faire ratifier.

(Article adopté.)

Sur l'article 4 (émission de valeurs).

M. GRAHAM: Obtiennent-elles le pouvoir d'émettre de plus fortes valeurs par la présente loi, qu'elles n'en avaient sous le régime de l'acte primitif de la Saskatchewan?

M. LANCASTER: Je n'ai pas l'acte de la Saskatchewan ici, mais j'ai compris que le chiffre des valeurs à émettre est presque le même.

M. TURRIFF: Dois-je comprendre que nous donnons à ces gens l'autorisation d'émettre pour $40,000 de valeurs par mille sur des lignes d'embranchements à travers la prairie?

M. LANCASTER: Nous ne leur donnons pas exactement en ce moment. Pour mettre les choses à jour, nous leur disons qu'ayant ce droit, elles peuvent l'exercer.

M. GRAHAM: L'acte de la Saskatchewan leur donne-t-il ce droit?

M. TURRIFF: Aucune de ces lignes, si vous prenez une étendue de cinquante milles le long de leur voie dans ma partie du pays, ne coûtera les trois quarts de $40,000 par mille. Si le chemin est construit comme il devrait l'être, il pourrait coûter ce montant; mais des centaines de milles, qui seront construits sous l'autorité de la présente loi ou de la prorogation de délai que nous leur accordons, ne coûteront pas $20,000 par mille, soit pour le chemin soit pour l'équipement. Il n'est pas raisonnable de leur permettre d'émettre ce chiffre de valeurs.

M. LANCASTER: Relativement à la question posée par l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) j'ai envoyé chercher les statuts de la Saskatchewan.

M. GRAHAM: Les quelques lignes suivantes du même article semblent corroborer ce que l'honorable député de Calgary (M. Bennett) a dit:

Néanmoins, aucuns pouvoirs conférés par le présent article ne doivent être exercés de manière à nuire ou porter préjudice à aucuns droits acquis par les porteurs des valeurs de la compagnie en cours à la date de l'adoption de la présente loi.

Quelques-unes de ces lignes avaient émis des valeurs avant que la construction de ces lignes ne fût commencée.

En outre, rien dans le présent article ne doit porter atteinte au droit de la compagnie d'émettre d'autres valeurs conformément aux dispositions de l'article 3 du chapitre 71 des lois de 1907 au sujet des terminus de Winnipeg.

M. LANCASTER: Cette année-là certains pouvoirs supplémentaires leur ont été accordés pour la construction des terminus à Winnipeg. Nous ne voulons pas gêner ces pouvoirs.

M. GRAHAM: Je ne me rappelle pas quels étaient les pouvoirs relativement aux terminus de Winnipeg.

M. LANCASTER: Je ne peux vous le dire en dollars et cents.

M. GRAHAM: Quant à l'article 2, si une partie de ces lignes a été construite, mon honorable ami ne pense-t-il pas que le paragraphe 4 devrait être modifié, comme nous avons, je crois, déjà modifié des articles semblables, de sorte que cela ne s'appliquerait pas à des parties de lignes déjà construites?

Si lesdites lignes ne sont pas commencées dans les deux ans et achevées et mises en service dans les cinq ans.

Si une ligne était en partie construite, nous pourrions difficilement ajouter la disposition qu'elle doit être commencée dans les deux ans.

M. LANCASTER: Nous disons d'abord: Qu'elles peuvent construire les lignes de chemins de fer brièvement décrites comme suit, lesquelles lignes elles avaient été ci-devant autorisées à construire. Puis nous leur donnons une nouvelle charte quant à la ligne de la Saskatchewan, que la législature de la Saskatchewan avait autorisée. Puis nous leur donnons, par l'article 3, le pouvoir de construire "aussi les lignes de chemins de fer suivantes". C'est une nouvelle charte. Puis nous disons:

A moins que la compagnie ne commence lesdites lignes dans les deux ans et ne les achève et mette en service dans les cinq ans à compter de la présente loi, les pouvoirs à elle conférés pour leur construction s'éteindront et demeureront nuls et de nul effet pour ce qui desdites lignes restera alors inachevé.

Si nous ne leur donnions qu'une nouvelle charte, il ne nous serait pas nécessaire d'inclure cette clause, parce que l'article 150 de la loi des chemins de fer s'appliquerait automatiquement; mais une partie de ce que nous faisons n'a pas été antérieurement autorisé, et ainsi il faut inclure cette clause. Autant que je puisse voir, cela fonctionne très bien.

M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami trouvera qu'il met virtuellement cette clause dans tous les bills de chemins de fer.

M. LANCASTER: Non, dans les renouvellements.

M. GRAHAM: Dans les renouvellements. Il y a eu une discussion dans le comité des chemins de fer il y a deux ou trois ans. Nous avons trouvé qu'une partie des lignes que nous prolongions avaient été construites, et nous avons rédigé une nouvelle clause devant s'appliquer à cette partie de la ligne, parce que nous ne pouvons à bon droit dire: " Si lesdites lignes ne sont pas commencées dans les deux ans; parce qu'elles étaient déjà commencées". Si une partie de cette ligne a déjà été commencée, la clause devrait être modifiée de manière à se conformer à la clause déjà présentée, afin de ne pas appliquer la restriction de deux ans à la ligne déjà commencée.

M. LANCASTER: C'est une question de rédaction.

M. TURRIFF: Lorsqu'un chemin comme celui-ci reçoit l'autorisation d'émettre des valeurs pour $40,000 par mille sur la longueur entière de ses embranchements, lorsque le chemin est pris aux entrepreneurs, le Gouvernement s'assure-t-il s'ils ont dépensé tout l'argent pour lequel ils ont émis des valeurs?

Si cette compagnie peut émettre des obligations à raison de $40,000 par mille pour les 150 milles environ de cet embranchement de Maryfield qui a été terminé, elle émet en réalité des obligations pour le double du montant qu'elle a dépensé sur cette voie ferrée. A-t-on fait quelque chose pour l'empêcher d'émettre des obligations?

M. COCHRANE: Si le montant est trop élevé, pourquoi l'honorable député ne propose-t-il pas qu'il soit réduit?

M. TURRIFF: C'est davantage l'affaire du ministère des Chemins de fer. Mon honorable ami a un nombreux personnel d'employés techniques, très compétent et très bien payés qui surveillent et qui savent ou devraient savoir si une ligne coûte $20,000, $25,000, $30,000 ou $40,000. Nous autorisons ces compagnies à émettre des obligations à raison de $40,000 par mille. A-t-on pris les moyens de savoir si ces $40,000 seront dépensés sur cette ligne; ou si l'on n'emploie que $20,000, a-t-on fait en sorte que l'on ne puisse émettre que pour $20,000 d'obligations, de façon à ce que la ligne n'ait à payer que l'intérêt sur $20,000 au lieu de $40,000. C'est une question très importante dans les prairies de l'Ouest, il y a des centaines de milles de chemins de fer qui ne coûtent pas $20,000 par mille.

M. COCHRANE: Quelle ligne?

M. TURRIFF: N'importe quelle longueur du Canadien du Pacifique, du Grand-Tronc ou du Canadien du Nord, surtout cette dernière ligne. Le chemin de fer en question, à partir de Maryfield, n'a pas coûté $40,000 par mille, ni même $30,000.

M. GRAHAM.

M. BRADBURY: Environ $20,000.

M. TURRIFF: Environ $20,000. Pourquoi permettrait-on à la compagnie d'émettre des obligations pour $40,000 au lieu de $20,000, comme mon honorable ami de Selkirk l'a dit? Nous devrions avoir quelques renseignements précis sur ce point.

M. NEELY: Je crois que l'objection de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) est importante. L'émission d'obligations à raison de $40,000, pour ces lignes dans toutes les prairies de l'Ouest, me semble être un montant exagéré. Je dis, avec l'honorable député, que cette question devrait être réglée par le ministre des Chemins de fer, car son département est en état de se rendre compte exactement du coût de ces lignes. Il est bien difficile pour un membre du comité d'avoir des détails précis sur aucune des lignes dont il est question dans ce bill et de donner une opinion sur le montant des obligations qui devraient être émises à leur endroit. Prenez, par exemple, l'embranchement de Humboldt à Calgary, dont une grande partie, la ligne du Goose-Lake, de Saskatoon à Calgary est déjà achevée, je crois. Cette ligne est presque entièrement construite à travers une immense prairie. Il se peut qu'il y ait quelques petits nivellements à effectuer en de certains endroits, mais la ligne se construit facilement. Pour terminer la ligne, il n'y a plus qu'à construire de Humboldt à Saskatoon, sur une distance de soixante-dix à soixante-quinze milles. Elle passe également au milieu de la prairie et elle ne coûtera assurément pas $40,000 par mille. Il est bien possible que l'emplacement nécessaire pour les terminus à Calgary coûteront excessivement cher à la compagnie. Je crois qu'elle doit avoir un terminus à Saskatoon. Leur terminus à Humboldt ne lui coûtera pas très cher car elle possède l'emplacement primitif de la ville. La ligne de Maryfield à Lethbridge est aussi en partie construite et toute la ligne, y compris les terminus, ne coûtera pas $40,000—je crois qu'elle ne coûtera pas plus de $30,000 par mille. La ligne de North-Battleford à Athabaska-Landing est du même genre. Le chemin de fer Canadian-Northern a construit dans les provinces des prairies des embranchements avec une garantie provinciale de $13,000 par mille et pourtant il demande l'autorisation d'émettre des obligations jusqu'à $40,000 le mille.

Je ne désire pas faire obstacle à la compagnie dans ses travaux de construction, mais comme l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), je crois qu'il serait injuste de permettre à la compagnie d'émettre des obligations à raison de $40,000 par mille pour des lignes qui ne coûteront peut-être pas plus que $15,000, $16,000 ou $20,000 le mille. Le

ministre des Chemins de fer et des Canaux a dit que l'honorable député d'Assiniboïa devait faire une motion pour diminuer le droit d'émission des obligations. Mais l'honorable député, comme il l'a déclaré, ou tout autre député de la Chambre, n'est pas en état de juger quel est le montant exact qui sera nécessaire par mille. C'est assurément au ministre des Chemins de fer et à son département à mettre en garde le public contre l'émission d'un plus grand nombre d'obligations qu'il n'est vraiment nécessaire pour la construction des lignes en question. Je ne sais pas si le ministre a un remède en vue, mais il devrait en avoir un. Il devrait avoir un projet et dire au comité ce qu'il est préparé à faire au moyen de ses fonctionnaires pour protéger le public contre l'émission d'un plus grand nombre d'obligations qu'il n'est nécessaire pour la construction des lignes. Je crois que c'est le devoir du ministre, avant l'adoption de ce bill, de donner des explications au comité.

M. LANCASTER: Je crains que moi-même et le comité que j'ai l'honneur de présider nous n'ayons, en attendant, l'obligation de prendre la responsabilité. Le comité s'occupe de ces questions et à tort ou à raison, notre minimum est de $35,000 par mille. Nous avons dit à ceux qui sont venus s'adresser à nous qu'ils n'auraient pas moins que ce qui est nécessaire, parce que nous ne voulons pas qu'on accorde des chartes fictives ou que l'on impose des conditions qui rendraient la construction impossible. Nous avons eu des cas de gens qui ne demandaient que $25,000 par mille et le comité a été d'avis que ce ne serait pas une législation convenable. Nous devons fixer la capitalisation. . .

M. TURRIFF: Il ne s'agit pas de capitalisation.

M. LANCASTER: Je veux dire l'émission d'obligations, de façon à permettre à la compagnie de construire la voie. Je me suis trompé, le mot " capitalisation " n'est pas bon, mais je voulais abréger la discussion. Le pays veut que des lignes soient construites et que des obligations soient émises pour un montant raisonnable. Nous avons pu nous tromper, nous ne sommes qu'un comité de la Chambre et nous relevons d'elle; la Chambre peut, après avoir étudié sérieusement le cas, dire que notre chiffre est trop élevé pour cette ligne particulière. Mais vraiment notre octroi minimum est, comme je l'ai dit, de $35,000 et nous avons accordé jusqu'à $45,000 et même $60,000 le mille dans plusieurs bills de cette session, sans qu'on ait soulevé d'objections. Quand une ligne doit être construite dans la région des prairies, il n'y a pas de doute que la construction coûtera moins qu'en d'autres régions, mais on doit prendre d'autres choses en considération.

Au comité, vous ne pouvez pas très bien apprécier le nombre de milles que l'on peut construire à un prix et le nombre de milles que vous pouvez construire à un autre, vous essayez simplement d'obtenir autant que possible un prix moyen. Nous avons pensé que dans ce cas $40,000 n'était pas un prix exagéré. C'est ce que demandait la compagnie.

M. TURRIFF: Quand l'honorable député parle de $35,000 comme minimum, veut-il dire. . .

M. LANCASTER: Je veux dire que c'est notre règle.

M. TURRIFF: S'agit-il de capitalisation ou du pouvoir d'émettre des obligations?

M. LANCASTER: Je veux parler du pouvoir d'émettre des obligations. Comme je l'ai dit, le mot " capitalisation " n'est pas le bon mot. Nous fixons la capitalisation à $10,000 le mille. Mais nous donnons des pouvoirs d'émettre des obligations pour une somme plus élevée.

M. TURRIFF: Si j'ai parlé de cette question, c'est que, comme chacun le sait, et principalement le ministre des Chemins de fer, la question des prix du fret dans l'Ouest est une chose très importante, dont s'occupe la commission des chemins de fer. C'est précisément parce que la question est soumise à l'examen de la commission qu'elle n'a pas été discutée par la Chambre cette session. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux sait bien que si vons vous présentez devant la commission pour vous plaindre du tarif imposé par une compagnie de chemin de fer, une des premières décisions qu'elle prendra contre vous, c'est qu'il y a une émission de $40,000 d'obligations pour la voie ferrée et elle dira: la compagnie doit fixer des tarifs assez élevés pour lui permettre de gagner l'intérêt de la dette. Or, prenez le coût d'un de ces embranchements, celui que je connais plus particulièrement qu'un autre—la ligne de Maryfield à Lethbridge, dont la distance est entre 450 à 460 milles, peut-être jusqu'à 600 milles. Chaque pouce de cette ligne se trouve sur un prairie dont le niveau est horizontal.

M. COCHRANE: Existe-t-il des ponts sur la ligne?

M. TURRIFF: Il n'y a pas de grands ponts, mais, naturellement, il y en a de petits. La ligne ne traverse pas de grands cours d'eau. Il n'y a pas de grandes rivières, ni d'étendues forestières dans la région; c'est une prairie sans fin et c'est facile d'établir les pentes. Si la compagnie ne dépense que $20,000 par mille sur une ligne longue de 300 mille, elle ne devrait pas être autorisée à émettre des obligations pour $40,000 le mille.

M. LANCASTER: Ne devrions-nous pas essayer de fixer par une loi la construction d'une bonne voie et non pas d'une ligne négligée.

M. TURRIFF: Je suis bien de l'avis de mon honorable ami, mais l'honorable ministre nous a promis des améliorations et jusqu'à maintenant je ne vois pas qu'elles se soient réalisées. J'admets volontiers que le président du comité des chemins de fer a essayé de défendre les intérêts du peuple et il est peut-être le meilleur président que j'aie vu dans ce comité depuis que je siège au Parlement. Si l'honorable ministre des Chemins de fer veut toutefois obliger ces compagnies à dépenser $40,000 pour la construction d'une route de toute première qualité et à avoir un très bon service, c'est très bien, mais comme je l'ai dit, durant cet hiver qui a été une des saisons les plus favorables pour exploiter un chemin de fer, la ligne a été bloquée de semaine en semaine et de mois en mois. Pourtant on nous propose de permettre à cette compagnie d'émettre des obligations pour le double du prix de la ligne. Je me rends assez bien compte du coût d'un chemin de fer et je suis sûr que cette ligne n'a pas coûté $40,000 le mille ou même $30,000. Si on lui permet d'émettre des obligations pour un plus fort montant, plus tard elle ira devant la commission des chemins de fer et lui dira: Nous devons nous procurer les intérêts des obligations émises à raison de $40,000 le mille et nous devons imposer ces tarifs élevés de petite vitesse. Si on permet aux chemins de fer d'émettre des obligations pour le double du prix de la voie, les agriculteurs le long de la ligne devront payer le supplément et le surplus de l'intérêt et je prétends que le ministre devrait nous donner l'assurance qu'à l'avenir les chemins de fer ne pourront pas émettre d'obligations pour un plus grand montant que le coût réel de la ligne.

M. NEELY: Cet article ne devrait pas être adopté avant que le ministre fournisse des explications plus complètes. Le point soulevé par le président du comité des chemins de fer n'est pas celui sur lequel l'honorable député d'Assiniboïa et moi insistons. Je ne combats pas le chiffre des obligations; même si le chemin devait être hypothéqué jusqu'à concurrence de $50,000 par mille, je n'y aurais pas d'objection. Ce que je tiens à faire surtout remarquer, c'est qu'on autorise la compagnie à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $40,000 par mille, et qu'on la laisse libre de n'employer que la moitié de cette somme à la construction du chemin, si elle le juge à propos. Deux classes de citoyens sont intéressés dans cette affaire. Il y a d'abord ceux qui achètent les obligations, ceux qui avancent l'argent et qui reçoivent en retour des obligations ne représentant pas fidèlement les sommes perçues par la compagnie.

Si on émet des obligations jusqu'à concurrence de $40,000 par mille et si on ne dépense que $20,000 par mille sur le chemin, ceux qui feront expédier leurs marchandises par cette voie auront à acquitter des taux suffisants pour que l'intérêt soit payé, même sur les sommes qui n'auront pas été employées à la construction ni à l'équipement du chemin.

Les différents détails de la construction d'un chemin pour lequel une charte est demandée ne regardent pas le comité des chemins de fer; mais cela regarde le ministre et son département. Cependant, ce dernier ne paraît pas disposé à nous donner l'assurance que les intérêts du public seront suffisamment protégés. La compagnie du chemin de fer Canadien-Nord sait parfaitement que la consctruction de la plupart de ses voies ferrées dans l'Ouest, a coûté beaucoup moins que $40,000 par mille.

M. COCHRANE: Combien ont-elles coûté?

M. NEELY: Je suis convaincu que la plupart n'ont pas coûté la moitié de cette somme. Nous ne prétendons pas être des experts, mais nous savons, plus ou moins, comment la compagnie construit ses lignes et nous savons aussi qu'un très grand nombre de ces voies ferrées ont été construites avec plus ou moins de soin. Les gens de l'Ouest ne sont pas particuliers et tiennent avant tout à avoir le plus de chemins de fer possibles même si, pour commencer, ces chemins ne sont pas construits selon toutes les règles de l'art. Mais cela n'est pas une raison pour que le public soit responsable d'une garantie de $40,000 par mille, quand la compagnie n'a dépensé en réalité que $15,000 ou $25,000 pour la construction de ce chemin.

Les membres du comité qui ont voyagé dans un wagon-dortoir entre Winnipeg et Edmonton et ont occupé un lit du haut ont pu constater que le chemin n'est pas tout à fait ce qu'il devrait être. Ils n'ont pas le moindre doute que la construction n'a pas coûté $40,000 par mille, à moins que la compagnie n'ait eu des ponts considérables à construire.

Je n'adresse aucun reproche à la compagnie; elle n'a pas la prétention de construire un chemin de première classe; elle se propose de l'améliorer plus tard; mais je ne veux pas qu'elle soit autorisée à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $40,000 par mille pour des lignes semblables à celles qu'elle a construites jusqu'à présent, à moins que nous ayons l'assurance que le ministre protégera les intérêts des bailleurs de fonds et du public en général, en ne permettant pas que les obligations émises représentent plus que l'argent réellement dépensé dans la construction du chemin.

Cette requête me paraît très raisonnable et le ministre doit comprendre qu'elle est

faite uniquement dans l'intérêt des bailleurs de fonds et du public. Cette compagnie construit ses lignes en grande partie avec des capitaux empruntés. L'argent nécessaire pour la construction de ce chemin et des autres est obtenu des capitalistes étrangers, pour assurer le développement du pays et le perfectionnement de nos moyens de transport, d'un bout à l'autre du Canada. Si le Parlement permet que les capitalistes étrangers avancent de l'argent sur les garanties qui ne seront pas de tout repos, s'il permet que le Nord-Canadien émette des obligations jusqu'à concurrence de $40,000 par mille, les bailleurs de fonds étrangers ne manqueront pas d'apprendre que tout l'argent n'a pas été employé à la construction des voies ferrées et cette découverte ébranlera la confiance et causera du tort à toutes les valeurs canadiennes. Je ne comprends pas que le ministre refuse de nous donner l'assurance que le public sera protégé dans l'octroi de ces chartes.

M. LANCASTER: Il est facile d'expliquer sur quoi le comité des chemins de fer s'est basé en autorisant cette émission de $40,000. Depuis un certain nombre d'années, cette somme n'est pas considérée comme exagérée. Le Grand-Tronc-Pacifique a été autorisé à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $30,000 et $50 000, pour la construction de ses embranchements. Dans le cas du chemin de fer Campbellford, Lake Ontario and Western, nous avons autorisé une émission de $60,000. Cette compagnie avait déjà été autorisée à émettre des obligations de concurrence de $40,000 par mille, et elle se disait incapable de continuer les travaux. Dans le cas qui nous occupe, le comité des chemins de fer a cru agir sagement en autorisant une émission de $40,000 par mille, pour toute la longueur du chemin. Les honorables députés de la gauche n'ont pas hésité à approuver une émission de $30,000 et de $50,000, dans certains cas, pour les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et en 1910 nous avons autorisé d'autres émissions jusqu'à $35,000 par mille. Quelque temps après, la compagnie déclara ne pas pouvoir construire un chemin de fer de première classe avec $35,000 par mille, et nous avons autorisé une émission de $40,000.

M. TURRIFF: Tout cela peut être exact. Mon honorable ami cite le cas des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Mais il suffit de voyager sur ses lignes et sur celles du Nord-Canadien, pour se rendre compte que celles du Grand-Tronc-Pacifique ont coûté au moins le double de celles du Nord-Canadien.

M. LANCASTER: L'argent a-t-il été bien ou mal employé?

M. TURRIFF: Bien, si on en juge par les travaux exécutés.

M. LANCASTER: Alors, pourquoi ne pas forcer les autres compagnies de construire des chemins de première classe?

M. TURRIFF: C'est exactement ce que nous voulons; si la compagnie s'engage à construire des chemins de première classe, qu'elle soit autorisée à émettre des obligations à concurrence de $40,000. Je préfère que l'on dépense $40,000 par mille au lieu de $20,000, pour la construction d'un chemin de fer dans les prairies de l'Ouest, mais je ne veux pas qu'une compagnie ne dépense que $20,000 et soit autorisée à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $40,000. Dans cinq ou dix ans, quand le public se plaindra de ce que les tarifs sont trop élevés, la compagnie répondra à la commission de chemins de fer que la voie est hypothéquée jusqu'à concurrence de $40,000 par mille et qu'il lui faut maintenir ses tarifs pour payer l'interêt sur ses obligations. Si la compagnie ne dépense que $20,000 par mille pour la construction du chemin, elle ne devra émettre des obligations que pour cette somme.

M. GRAHAM: J'ai voulu me rendre compte de ce que signifie ce renvoi aux actes antérieurs. Il est évident qu'il faudra changer la note originale, car si l'on réfère aux anciennes lois, on constate que des chartes ont été obtenues pour plusieurs de ces voies ferrées, bien avant 1908; il y en a qui datent de 1889, de 1901, de 1902, de 1903, de 1904 et de 1907. Dans l'article de l'acte de 1908, mentionné par le présent bill, l'article 4 est ainsi conçu:

Le maximum des valeurs dont il est question dans l'article 2 de la loi du chemin de fer Nord-Canadien, 1906-1907, s'applique aux lignes de chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire par la présente loi.

L'article 2 de la loi de 1907 contient une disposition particulière:

Le montant des obligations que la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, ci-après appelée "la compagnie" peut, en vertu des lois existantes, émettre actuellement, ou qu'elle pourra émettre plus tard, est par les présentes augmenté de cinq mille dollars par mille de chemin de fer construit de temps à autre ou dont la construction aura été donnée à l'entreprise, le produit de ces obligations additionnelles devant être employé à améliorer le chemin de fer, pourvu, toutefois, qu'à l'égard des lignes allant d'Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique et des lignes situées dans la Colombie-Britannique, la présente limite de trente-cinq mille dollars par mille ne soit pas dépassée.

Cela ne nous renseigne guère, puisque nous ne savons pas quelle somme la com-

pagnie était antérieurement autorisée à dépenser. Tout ce que je sais, c'est que, sous l'empire de la loi de 1907, la compagnie pendant la construction du chemin était autorisée à augmenter l'émission de cinq mille dollars par mille, pour améliorer la voie. Je sais de plus que la compagnie ne construira pas de voie entre Edmonton et le Pacifique, sous l'empire du présent bill. A partir des montagnes Rocheuses, le chemin est construit sous l'empire d'une loi spéciale de la Colombie-Anglaise, votée à la suite d'une entente entre le premier ministre de cette province et la compagnie du Nord-Canadien; et grâce à cette loi, ce chemin est soustrait à la juridiction de la commission des chemins de fer. Il est dit expressément dans l'arrangement que la partie du Nord-Canadien située dans la Colombie-Anglaise ne sera pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. Si dans la suite, la compagnie était invitée à soumettre ses tarifs à la commission des chemins de fer du Canada, elle déclinerait la juridiction de la commission sur cette partie de sa ligne.

Il est inutile de démontrer la nécessité et l'avantage d'une seule juridiction. Le chiffre de l'émission dépend de la nature du chemin que la compagnie entend construire. Autant que je sache, il n'existe pas d'organisme pour contrôler l'emploi de cet argent. Il y a au département des Chemins de fer un ingénieur qui fait l'inspection de toutes les voies ferrées et celles-ci sont supposées remplir certaines conditions qui sont loin d'être très rigoureuses.

Si le Parlement était d'avis qu'il est nécessaire d'exercer une surveillance plus active, je crois qu'il faudrait amender la loi des chemins de fer en autorisant le ministre ou le département à établir la nature du chemin qui devra être construit pour que la compagnie ait droit à une émission spécifiée; le département devrait ensuite exiger que la ligne soit construite dans les conditions prescrites.

Pour en revenir à la garantie des émissions, le ministre des Chemins de fer se rappelle probablement que dans le cas du chemin de fer Canadian-Ontario, entre Port-Arthur et Montréal, un certain type a été imposé. Je ne me rappelle pas au juste ce qu'il était, mais c'était néanmoins un premier pas dans cette direction. Mais il n'a jamais existé de règles concernant le chiffre des obligations qui peuvent être émises.

On fait l'examen suivant les conditions stipulées et qui sont plutôt de simples formalités, et il n'est pas nécessaire que la moyenne soit élevée. Les subventions que l'on accorde imposent ces conditions dans la plupart des cas. Jusqu'à présent, toutefois, et si ma mémoire me sert bien, on n'a jamais arrêté de système relatif à une moyenne quant au montant des garanties.

M. GRAHAM.

M. LANCASTER: Le comité dans sa discrétion n'a-t-il pas toujours observé cette règle?

M. GRAHAM: Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de règle fixe dans le cas d'une inspection faite d'après ces données. Il importe grandement, en cette occurrence, de nous demander s'il ne vaut pas mieux établir une moyenne fixant à $40,000 par mille la moyenne des garanties de cette nature et stipulant que ce chemin de fer soit construit d'après une donnée basée sur une moyenne approximative du montant des garanties.

M. LANCASTER: A seule fin d'excuser l'attitude prise par le comité des chemins de fer, je puis dire que ce projet de loi (bill n° 68), que la Chambre a adopté à l'unanimité, accordait une subvention de $35,000 par mille. Il s'agissait du projet de loi constituant civilement la compagnie du chemin de fer Dominion and North-Western. Au comité des chemins de fer, nous avons augmenté le chiffre du capital de cette compagnie, dans le but de rendre possible l'exécution de cette entreprise. Plus tard, le 17 février dernier, dans le cas du chemin de fer d'Edmonton à Fort-McMurray, le comité a jugé dans sa discrétion que la subvention de $40,000 par mille était raisonnable; la Chambre fut unanime à approuver cette attitude. Il peut arriver que certains députés soient en état de nous fournir des renseignements que nous ne possédions pas lorsque ce projet de loi fut discuté au comité des chemins de fer, mais ce dernier tient des réunions auxquelles sont conviés les promoteurs de ces différents projets de loi et au cours desquelles l'on discute tous les projets de loi de cette nature. Je n'entends, certes, pas reprocher aux honorables membres de ce comité de ne pas assister aux réunions de ce dernier, mais s'ils se tiennent à l'écart et s'ils ne présentent pas leurs objections lors des séances de ce comité, il n'est pas juste à l'endroit de ce dernier que quelqu'un se lève ici pour dire: Je vais vous fournir certaines données que vous n'avez pas obtenues au cours de vos réunions.

M. MACDONALD: Le nombre des membres du comité des chemins de fer n'est pas aussi grand qu'il l'était d'ordinaire.

M. LANCASTER: Il compte cent-dix-neuf membres dont quarante ou cinquante siègent à la gauche. Tel que je viens de le dire, on a adopté à l'unanimité, au cours du mois dernier, ces deux projets de loi accordant des subventions de $35,000 par mille, dans un cas, et $40,000 par mille, dans l'autre cas. Nous nous sommes peut-être trompés, mais tout concourait à laisser entendre au comité des chemins de fer que

ces montants étaient raisonnables. Dans nombre d'instances nous avons porté cette subvention à $50,000 par mille, mais j'estime que le chiffre de $40,000 est raisonnable dans le cas qui nous occupe.

M. McCRANEY: Le président de ce comité a déclaré—et je suis certain qu'il ne fait pas erreur—que le montant minimum alloué aux compagnies de chemins de fer qui ont voulu mettre leurs obligations sur le marché représente $35,000 par mille. Depuis un certai nombre d'années, je fais partie du comité des chemins de fer et je dois avouer que jamais on n'a signalé à mon attention un détail de la nature de celui qui nous occupe. Je savais que nous fixions un minimum dans le cas du capital-actions, mais je me demande pour quelle raison le comité des chemins de fer dirait à une compagnie de chemin de fer: Vous devrez émettre des obligations jusqu'à concurrence de 35,000 par mille, si un chiffre moins élevé lui convient mieux.

M. LANCASTER: Ce n'est pas ainsi que j'ai compris la question. Je n'entends pas dire que nous insistions sur ce point, mais que, lorsqu'une compagnie nous a demandé de lui accorder le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille, nous avons toujours estimé que ce montant était raisonnable. J'ai voulu rappeler que c'était le montant minimum demandé dans ces cas.

M. McCRANEY: A-t-on jamais établi au comité des chemins de fer la moindre preuve dans le cas du coût de construction?

M. LANCASTER: Lorsque des personnes s'adressent à ce comité, rien ne nous empêche de leur demander: Pensez-vous exécuter cette entreprise à un coût moins élevé? C'est alors que le débat s'engage. Les avocats ou les simples représentants des intéressés prennent part à la discussion et il en est ainsi des membres du comité; nous comprenons la question au meilleur de notre jugement et nous en arrivons à la conclusion que tel montant représente un chiffre raisonnable. Je le répète, jamais, à ma connaissance, jamais il n'a été question d'un montant qui n'atteignît pas $35,000 par mille récemment.

M. McCRANEY: Je comprends facilement pourquoi on demande $35,000, $50,000 et même $60,000 par mille, suivant les difficultés que présentent les travaux de construction, mais dans le cas de ce projet de loi qui se rapporte à un chemin de fer qui s'étendrait du Lac-aux-Oies jusqu'à Calgary, je me permets de dire que j'ai voyagé sur une partie de la voie déjà construite et que, si le reste des travaux à exécuter ressemble à ceux qu'on a terminés, je serais réellement peiné qu'on accordât au Canadian-Northern le privilège de donner à des capitalistes anglais le droit de risquer jusqu'à $45,000 par mille de leur argent dans cette entreprise. Je ne proteste pas à propos du montant que cette compagnie a déjà dépensé, parce que je crois qu'il est préférable de fournir des moyens de communication par chemins de fer—fussent-ils temporaires—dans plusieurs parties du pays que d'en bâtir d'autres à un coût élevé dans quelques régions seulement de notre territoire. Toutefois, je suis convaincu que l'on se trompe en continuant la coutume de fixer à $35,000 par mille le minimum alloué à des compagnies de chemins de fer dont la construction ne peut coûter ce montant.

M. NEELY: Je ne crois pas que le président du comité des chemins de fer ait raison de se plaindre que l'on n'ait pas fourni à ce comité le renseignement que l'on fait connaître cet après-midi, parce que le remède à l'état de choses auxquelles nous trouvons à redire ne se trouve et ne peut se trouver au comité des chemins de fer. Tout ce que l'on peut raisonnablement attendre de ce comité, c'est d'établir le maximum des obligations que la compagnie peut mettre sur le marché. Il n'appartient certainement pas au comité des chemins de fer d'entrer dans tous les détails du coût réel de la construction des différentes voies ferrées. Cette question relève exclusivement du ministère lui-même.

M. COCHRANE: Cela ne s'est encore jamais vu.

M. NEELY: Si dans le passé on n'a pas agi en la façon qu'il fallait observer, ce n'est pas une raison pour que cette pratique se continue. Je puis me tromper et, dans l'affirmative, je demande qu'on me signale mon erreur, mais il me semble que $40,000 par mille représente une augmentation du montant que le Canadien-du-Nord demande dans le cas d'un certain nombre d'autres projets de loi. Je suis porté à croire que, à l'origine, le pouvoir d'émettre des obligations était restreint à $35,000 par mille.

M. LANCASTER: $35,000 représentent une augmentation de $5,000 par mille.

M. NEELY: Rien ne nous prouve que le Canadien-du-Nord a réellement dépensé $35,000 par mille de sa voie, ce qui représentait le montant qu'on l'a déjà autorisé d'émettre sous forme de garanties. On peut se demander à bon droit si cette compagnie a dépensé toute cette somme par mille pour la construction d'une grande partie de sa voie dans la région des prairies. On a parlé des lignes subsidiaires du Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest, mais le point établi par ce chemin de fer et par ses lignes de raccordement l'emporte certainement et de beaucoup, au point de vue de la perfection

et de la nature plus dispendieuse du travail exécuté, sur les lignes construites par le Canadien-du-Nord. J'estime que l'honorable ministre des Chemins de fer doit promettre solennellement à la Chambre qu'il avisera au moyen de se renseigner lui-même sur le coût réel des lignes construites sous l'empire de ces chartes par lesquelles nous accordons à la compagnie qui nous occupe le pouvoir d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $40,000 par mille, et qu'il verra à ce que son ministère protège le public contre une émission d'obligations dont le montant est plus considérable que celui dont les intéressés ont besoin pour la construction de cette voie ferrée. L'ancien ministre des Chemins de fer dit qu'aucune disposition n'a été décrétée sous ce rapport, mais nous aimerions que le nouveau ministre des Chemins de fer et des Canaux fasse des améliorations; c'est pour cela qu'il remplit cette fonction. Tel que le déclare mon honorable ami (M. Graham), l'état de choses se modifie constamment au Canada; il importe donc que notre législation tienne compte de ces changements. Je ne puis forcer l'honorable ministre de nous donner l'assurance qu'il verra à ce qu'il ne se produise pas de surémission d'obligations, mais je puis l'inviter à faire ce travail et lui dire qu'il est de l'intérêt de la population de ce pays et de celui des personnes qui risquent leurs capitaux dans ces entreprises de chemins de fer, qu'on limite le pouvoir de réaliser de l'argent au moyen de ces obligations au montant absolument nécessaire à la construction de ces lignes.

M. KNOWLES: Je suis en faveur du principe d'après lequel le ministre des Chemins de fer devrait assumer la responsabilité de fixer le montant de l'émission des obligations de ces compagnies de chemin de fer. Dans l'Alberta occidental et à la Colombie-Anglaise il en coûterait pour construire une voie ferrée trois ou quatre fois autant que le prix qu'il faut acquitter dans certaines parties du Manitoba et de la Saskatchewan où tout se vend meilleur marché et où le terrain est beaucoup moins accidenté. Il semble que ce n'est pas légiférer d'une façon intelligente que de ne pas réglementer l'émission des obligations de façon à la tenir au niveau proportionnel des frais de construction. L'émission des obligations devrait se trouver sur le même pied que le coût de construction dans la partie du pays que traverse cette voie ferrée; tout le monde devrait comprendre l'absurdité d'établir un chiffre uniforme dans le cas de l'émission des obligations des différentes compagnies qui construisent des voies ferrées dans toutes les parties du pays. Il peut se faire et même il est très probable que cette compagnie ait déjà emprunté de l'argent d'après le statut adopté en 1909 par la législature de la Saskatchewan et qui l'autorisait à émettre des obligations jusqu'au montant de $35,000 par mille dans le cas de l'embranchement de Humboldt à Melfort. Notre statut général relatif aux chemins de fer a déjà reconnu le principe que j'invoque en ce moment et qui se résume à déclarer que le Gouvernement peut réglementer cette émission d'obligations. En effet, l'article 137 de ce statut est ainsi conçu:

> Nul pouvoir d'émettre des valeurs négociables et d'en disposer conféré par une loi spéciale de la législature provinciale, si ce chemin de fer devient ensuite sujet de l'autorité législative du parlement du Canada, ne peut subséquemment être exercé sans la sanction du Gouverneur en conseil.

Cette disposition contient le principe que nous proclamons. Le ministre a ses ingénieurs experts; il a à sa disposition tout le rouage qui lui permet de constater ce qui représente le montant à peu près raisonnable que coûtera la construction de tel ou de tel chemin de fer; j'ai donc raison d'arguer qu'il doit exister une juste proportion entre le montant qu'on autorise la compagnie d'emprunter et le coût de l'exécution de l'entreprise à laquelle doit servir la somme empruntée. Nous devrions commencer dès maintenant et modifier cette disposition de façon à décréter qu'avant d'autoriser une compagnie de chemin de fer d'emprunter des montants considérables d'argent, on devrait convaincre le ministre, par des preuves à l'appui, que la demande qu'on lui adresse est de nature à permettre la concession de ce privilège. Nous désirons sincèrement qu'il soit de principe au Canada que le Gouvernement ne peut permettre à une compagnie quelconque d'emprunter de l'argent—ainsi que ce serait le cas, d'après cette disposition—pouvoir dont on pourrait abuser par la suite. A seule fin de conserver la bonne opinion qu'entretiennent à l'endroit de nos entreprises les capitalistes de la mère patrie, nous devrions établir une garantie raisonnable qu'une compagnie constituée civilement par le Parlement du Canada ne pourrait pas, d'après un statut quelconque de ce Parlement, demander à emprunter un montant qui serait parfaitement ridicule. Des honorables députés ont dit qu'un grand nombre de milles de voies ferrées ne coûtent pas la moitié du montant que nous permettons aux compagnies intéressées d'emprunter. Dans ce cas, mettons fin à la pratique suivie jusqu'à ce jour.

M. TURRIFF: J'ai donné avis d'un amendement et, si je comprends bien cela doit compter pour un jour d'avis. En conséquence, je demanderai que l'article 4 soit remis jusqu'à ce que je puisse proposer cet amendement à la prochaine séance du comité. Mon amendement est à l'effet d'ajou-

ter après "que la compagnie peut émettre des valeurs jusqu'à concurrence de $40,000 par mille" les mots "ou toute somme moindre qui pourra être fixée ou déterminée par le ministre".

M. COCHRANE: Elle ne pourrait guère emprunter de l'argent sur ces garanties.

M. TURRIFF: Le but de cet amendement est celui-ci: avec un ministre des Chemins de fer aussi prudent que celui que nous avons actuellement nous pourrions être parfaitement assurés que chaque chemin de fer construit à l'avenir. . . . .

M. LANCASTER: Seriez-vous certain que la compagnie pourrait vendre les obligations si cette clause était en vigueur?

M. TURRIFF: La compagnie ne pourrait émettre des garanties que pour le montant du coût du chemin de fer, tel qu'elle pourrait le faire admettre par le ministre. Je crois qu'il serait plus facile à une compagnie de vendre des obligations pour $30,000 par mille, si les porteurs d'obligations avaient l'assurance de la part du ministre que le chemin aurait réellement coûté $30,000 par mille, qu'elle ne pourrait les vendre pour $40,000 par mille, si le chemin n'avait coûté que $20,000 par mille. La garantie des porteurs d'obligations serait beaucoup meilleure que dans les conditions actuelles. Cependant je ne m'inquiète pas autant des porteurs d'obligations, car ce sont des gens qui en général sont très capables de défendre leurs propres intérêts.

M. COCHRANE: S'ils le sont ils auront soin de leurs propres intérêts et verront à ce que cet argent soit appliqué au chemin.

M. TURRIFF: Quelquefois ils le font et parfois ils ne le font pas. Dans le cas d'une puissante compagnie comme la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord, vous pouvez être certain que si cette compagnie émet $40,000 d'obligations par mille, les porteurs d'obligations penseront que l'argent sera appliqué au chemin; tandis que des centaines de milles de chemins de fer dans les prairies n'ont pas coûté $20,000 par mille aux compagnies qui les ont construits.

M. COCHRANE: Est-ce que les obligations ou le produit des obligations ne sont pas déposés entre les mains d'un fidéicommissaire qui voit à ce que cet argent soit gagné avant qu'il ne soit payé?

M. TURRIFF: Je ne comprends pas du tout qu'il en soit ainsi. Si cette compagnie avait l'autorisation d'émettre des valeurs jusqu'à concurrence de $40,000 par mille, elle pourrait émettre les valeurs, vendre les obligations, en encaisser le produit et construire le chemin. Si le chemin ne coûte que $30,000 par mille, elle se servira des autres $10,000 pour construire tout autre chemin, ou elle pourra en faire tout ce qu'elle voudra. Elle pourra mettre les obligations dans son coffre-fort si elle le désire, et ne pas les vendre, mais retenir l'intérêt sur ces valeurs. Je m'inquiète plus particulièrement des cultivateurs qui demeurent le long des embranchements de chemins de fer. Ce sont eux qui paient les frais de transport; ce sont eux qui cultivent le blé et qui l'expédient. Si l'on émet des garanties pour le double de l'argent qui sera appliqué au chemin de fer, cela veut dire que les cultivateurs seront en fin de compte obligés de payer plus cher pour le transport de leurs produits. De sorte que ce sont eux qui fournissent tout l'argent. Plus tard, lorsque l'on s'efforcera de faire réduire les taux de transport de marchandises, on constatera que cette compagnie a une dette garantie de $40,000 par mille et la commission devra nénécessairement prendre cela en considération en établissant le prix de transport. Il est de l'intérêt des cultivateurs que la dette garantie ne soit pas plus considérable que le montant de l'argent qui a été employé à la construction du chemin. Le ministre est autorisé à déterminer le montant moindre que $40,000, lorsqu'il constate, par l'entremise de ses fonctionaires, ce qu'a couté le chemin de fer, et le Gouvernement devrait prendre cette responsabilité. Pour ces raisons, je demande que cet article soit remis jusqu'à ce que je puisse donner l'avis d'un jour nécessaire à mon amendement.

M. EMMERSON: Je partage l'opinion exprimée par le ministre des Chemins de fer, et par l'honorable député de Lincoln, à l'effet que le montant soit fixé. Comme l'a dit l'honorable député de Lincoln, la règle du comité des chemins de fer a été fixée sur ce point. Le montant fixé au sujet de certaines lignes mentionnées ici est peut-être trop élevé.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. EMMERSON: Je faisais remarquer que l'émission d'obligations autorisées en vertu du présent bill était peut-être plus considérable qu'elle ne devait l'être, mais qu'elle avait été fixée par le comité des chemins de fer et conformément, je crois, à la règle qui a été ordinairement adoptée et qu'en conséquence je partageais l'opinion exprimée par le minsitre des Chemins de fer et des Canaux et par mon honorable ami de Lincoln. La tendance des promoteurs devant ce comité est de faire capitaliser leurs actions au minimum et de faire porter au maximum leur pouvoir d'émettre des obligations, et il faut une lutte constante pour diminuer ce dernier et de porter les premières au chiffre que le comité considère comme étant convenable. Je ne crois pas que personne affirme qu'un privilège d'obligations de

$40,000 soit élevé dans le cas d'une ligne-mère ordinaire de chemin de fer. Dans le cas de certains embranchements, on pourrait le considérer ccomme excesssif. Il se peut qu'une grande compagnie cocmme le chemin de fer Canadien-Nord, ou l'un des autres grands réseaux, puisse vendre des obligations au maximum, relativement à des embranchements, lorsqu'une petitte ligne de chemin de fer ne pourrait y réussir. Je ne connais guère les lignes de chemin de fer décrites dans ce bill. Ce sont des lignes de l'Ouest et il est à présumer que certaines d'entre elles doivent être construites sur la prairie. Mais les lignes des prairies ne sont pas toujours faciles à construire. Il se peut que dans les circonstances, $40,000 soit une limite raisonnable. En conséquence, je suis en faveur de la prétention du ministre des Chemins de fer et du président du comité. Le président du comité est tout à fait au courant de la pratique suivie par le comité, pratique établie depuis un grand nombre d'années et continuée depuis un certain nombre de parlements. Naturellement, l'amendement ne nous est pas régulièrement soumis, mais s'il nous est régulièrement soumis à la troisième lecture, je voterai contre.

Je crois que nous devrions donner justice égale en cette affaire, et que, nous ne devrions pas nous éloigner des règles établies sans avoir de fortes raisons pour le faire; et je n'ai entendu aucun des honorables députés donner des raisons suffisantes pour faire un changement.

M. NEELY: Je suis quelque peu surpris d'entendre les remarques de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Je ne voudrais, en aucune manière insinuer que l'honorable député comprend difficilement, mais je dois dire qu'il s'est mépris. Je ne crois pas que personne ait admis que le montant des obligations soit trop élevé.

M. EMMERSON: Il y a un amendement à cet effet.

M. NEELY: Non, l'amendement est à l'effet que, sur le ministre doit tomber la responsablilité de voir à ce que l'argent soit réellement dépensé sur le chemin au cas ou il y aurait émission d'obligations au montant de $40,000 par mille. Tel est le but de l'amendement si j'ai bien compris.

M. EMMERSON: Je crois que le fardeau qui pèse sur les épaules du ministre des Chemins de fer est déjà assez lourd sans que l'on songe à l'augmenter.

M. NEELY: Toutes nos sympathies vont au ministre des Chemins de fer et aussi aux autres ministres qui ont trop de besogne courante ministérielle à expédier. Mais cela ne change pas les conditions existantes. Il y a, au sujet de l'émission de ces valeurs un état de choses qui, dans l'opinion des membres de cette Chambre n'est pas dans l'intérêt du public. Et j'avoue que je suis surpris d'entendre l'honorable député de Westmoreland prétendre que ces conditions ayant existé depuis de longues années et sous un bon nombre de parlements, cette législation ne devrait pas être amendée. Je ne puis voir la force d'une pareille prétention. Il importe pour nous d'améliorer toute législation qui nous est soumise. Et plus cette question est discutée, plus il me semble que la recommandation de l'honorable député d'Assiniboïa supplie à son besoin de notre législation. Je sais parfaitement que ce n'est pas là une affaire qui doive être traitée devant ce comité. Elle ne peut certainement pas être traitée devant le comité des chemins de fer. Mais c'est là un point sur lequel nous nous sommes efforcés—deux ou trois d'entre nous,—d'attirer l'attention du ministre de la juridiction duquel il ressort. Et nonobstant ce qui a été dit par mon honorable ami de Westmoreland, je ne saurais en arriver à une conclusion autre que celle-ci : Dans les conditions actuelles, il est possible au chemin de fer d'émettre des valeurs, en vertu de la législation adoptée par le présent Parlement, de façon à frauder les gens, ceux qui font des placements et ceux qui se servent des chemins de fer et payent les prix de transport. Si j'ai tort en cela, je désire qu'on me corrige. Mais je ne puis voir pourquoi la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord ne pourrait, en vertu de cette législation, s'adresser aux chercheurs de placements et leur vendre des valeurs jusqu'à concurrence de $40,000 par mille, se servir de la somme requise pour la construction de ces chemins et employer le reste à d'autres entreprises qu'elle a en mains. Ni le ministre, ni le président du comité, ni l'honorable député de Westmoreland n'ont déclaré de quelle manière les chercheurs de placements et le public qui se sert des chemins de fer seront sauvegardés contre la possibilité de fraude de ce genre de la part de la compagnie de chemin de fer. Si le public est sauvegardé, je n'ai pas d'objection à cette législation qui donne au chemin de fer Canadien-Nord le droit d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $40,000 par mille. Mais si, dans notre législation actuelle, il n'y a pas de protection suffisante des intérêts du public, il est certainement du devoir du comité de placer devant le ministre les faits tels qu'ils existent, et de lui demander s'il a en vue quelque remède de nature à sauvegarder les intérêts des bailleurs de fonds. Le député de Westmoreland pourra peut-être nous dire si la législation actuelle en matière de chemins de fer protège le public contre la fraude de la part des chemins de fer qui émettent des valeurs en vertu d'une législation adoptée par le Parlement fédéral.

M. CARVELL: Dans le passé, ces chartes ont été accordées sans être basées sur un principe défini. De fait, je me rappelle qu'il y a environ deux ans, au comité des chemins de fer, on est allé jusqu'à dire que la compagnie doit majorer son capital-actions jusqu'à concurrence de $10,000 par mille. A moins que cela n'ait été fait dans le but de faire entrer un peu plus d'argent au trésor au moyen du paiement des redevances, il est difficile de comprendre pourquoi l'on forcerait la compagnie à augmenter son capital-actions jusqu'à concurrence de $10,000 par mille, lorsque les prêts n'ont jamais été vendus, mais ont été tout simplement déposés dans les voûtes des promoteurs, dans l'espoir qu'elles atteindraient plus tard une certaine valeur.

Mais, peu importe à qui les actions appartiennent, lorsque la compagnie demande à la commission des chemins de fer de lui permettre d'établir un tarif suffisant pour acquitter l'intérêt, non seulement sur les obligations, mais sur les actions aussi....

M. LANCASTER: Sur le coût du chemin de fer. Si l'honorable député va aux renseignements, il constatera que c'est du coût réel du chemin que la commission se préoccupe.

M. CARVELL: Si mon honorable ami lit les rapports que les embranchements font au département afin de recevoir des subventions, il aura une idée de la manière dont les compagnies jonglent avec les chiffres relatifs aux frais de premier établissement.

M. LANCASTER: La commission des chemins de fer les oblige à établir le coût de la voie ferrée.

M. CARVELL: Comment peuvent-ils l'établir? J'ai souvent lu ces rapports et je me suis étonné de la merveilleuse addresse de ceux qui calculent le coût de la voie ferrée. Toutes les obligations sont remises à une compagnie de construction; cette compagnie établit le chemin, et lorsque celui-ci est parachevé, elle détient les obligations et les actions. Voilà ce que nous blâmons. Je suis convaincu depuis longtemps que la manière dont le Parlement accorde des chartes pour l'établissement de voies ferrées est défectueuse. Si l'on me dit qu'elle était défectueuse autrefois, je déclarerai qu'il est temps de remédier à la situation et que je ne conçois pas pourquoi nous ne nous en occuperions pas immédiatement.

Aux Etats-Unis les diverses législatures créent une commission ou un autre corps, et à mon avis, avant qu'une compagnie obtienne l'autorisation d'établir un chemin de fer, elle devrait être obligée de se présenter devant une commission autorisée et de déposer des plans et des renseignements complets. Ce corps autorisé devrait savoir ce que coûtera le chemin projeté et avoir des renseignements complets sur la largeur des tranchées et des remblais, la nature des pentes, le poids des rails, la quantité des terres rapportées, les matériaux qui serviront à la construction des ponceaux—pierre, béton ou bois—et tous les renseignements généraux du particulier. Il serait alors en mesure de fixer le capital de la compagnie et le chiffre des obligations hypothécaires qu'elle pourra émettre. Un chemin de fer qui se construit actuellement dans ma circonscription reçoit $31,400, par mille, du public, et il a le droit d'émettre $10,000 de plus d'obligations garanties par une deuxième hypothèque.

J'affirme, sans la moindre crainte d'être démenti, que ce chemin ne coûte pas $20,000 par mille; cependant, il sera grevé de $35,000 par mille d'obligations et de je ne sais de combien d'actions. J'espère que, dans le cours régulier des choses, il sera exploité par l'Intercolonial et que la question du coût aura alors moins d'importance; cependant, s'il appartenait à une compagnie particulière et si le public demandait l'abaissement des taux de transport des voyageurs et des marchandises, la compagnie dirait qu'elle a dépensé $35,000 par mille, outre la subvention fédérale de $6,400 par mille, et que ses tarifs ne doivent pas être abaissés au point qu'elle ne puisse pas payer ses dividendes.

Voilà un exemple de ce qui se passe dans toute l'étendue du pays, et je crois qu'il est temps que le Parlement n'hésite plus à rendre des lois dans ce sens-là. Je suis d'avis qu'il vaudrait mieux appliquer la scerpe à une grande compagnie plutôt qu'à un petit chemin de fer qui pourrait avoir de la difficulté à se procurer des fonds. J'espère que l'article sera réservé, et que le député d'Assiniboïa (M. Turriff) aura l'occasion de soumettre son amendement qui, s'il est adopté, aura pour résultat de mettre fin à ce mode d'autorisation de chemin de fer qui peuvent tout faire.

M. TURRIFF: Si l'article n'est pas réservé, je dois dire que, lors de la troisième lecture, je proposerai que le bill soit renvoyé au comité avec instruction de le modifier.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (énergie électrique, tarifs et charges).

M. MACDONALD: Cet article s'applique-t-il aux télégraphes?

M. LANCASTER: C'est l'un des articles modèles par lesquels nous décrétons que, lorsque la compagnie a un excédent de force motrice pour les fins d'éclairage, elle ne peut pas s'en servir dans les rues sans le consentement des municipalités.

M. MACDONALD: En 1907-1908, les députés de la droite ont présenté aux élec-

teurs un programme dans lequel ils annonçaient l'intention de faire acquérir par l'Etat les réseaux télégraphiques du Canada. Ils sont au pouvoir depuis près d'un an et demi. Voici un bill qui a trait à l'un des plus grands réseaux télégraphiques du pays, car le Canadian-Northern fournit un service télégraphique dans la partie du pays que traverse sa voie ferrée. Je crois que l'occasion est belle pour le premier ministre de nous laisser savoir si le Gouvernement a pris des mesures pour adopter un programme conforme aux promesses faites en 1908.

M. COCHRANE: Je n'ai pas pris d'engagement.

M. MACDONALD: Certes, le ministre ne se séparera pas de son parti et de son chef qui ont fait des promesses si claires. De fait, en ces jours-là les droits les plus étendus du public faisaient l'objet de la sollicitude particulière des membres de la droite.

M. ROGERS: Il en est encore ainsi.

M. MACDONALD: Peut-être que le ministre des Travaux publics, qui nous dira encore qu'il n'a pas pris d'engagement, nous apprendra comment il remplira sa tâche de protéger les droits du public relativement à la nationalisaton des télégraphes et des téléphones. Je crois que le moment est bien choisi pour faire une déclaration. Le Gouvernement ne peut pas se taire sur les problèmes qu'il a à résoudre. Je demande d'une manière parfaitement régulière qu'il nous dise s'il se propose de tenir sa promesse concernant la nationalisation des télégraphes, et j'ai le droit d'exiger une réponse convenable.

M. BORDEN: Nous ne nous proposons pas de faire connaître notre programme à l'occasion du présent bill.

M. MACDONALD: Cela, il va sans dire, est une manière d'éluder la question. Le premier ministre est passé maître dans l'art de refuser à la Chambre des éclaircissements sur des questions dont les membres du Gouvernement se sont servis pour se faire élire. Je regrette l'absence du représentant d'York-sud (M. Maclean). Si je ne réussissais pas à obtenir du premier ministre des renseignements sur ce sujet, je suis certain que le député d'York-sud pourrait faire parler l'oracle. Le premier ministre et son parti ont, en 1908, promis au pays que, s'ils obtenaient le pouvoir, ils adopteraient un programme qui entraînerait la nationalisation des réseaux téléphoniques et télégraphiques du pays, et je prie le premier ministre, qui est au pouvoir depuis un an et demi, de faire connaître ses intentions concernant cette importante question. Il déclare qu'il ne se propose pas d'annoncer sa politique à l'occasion du présent bill. Il aura peut-être l'obligeance de nous dire quand il la fera connaître. Le Gouvernement a beaucoup réfléchi et il a accompli peu de chose. Sa principale occupation semble être de réfléchir.

M. LEMIEUX: Et de raccommoder.

M MACDONALD: Pas même de raccommoder les promesses qu'il a faites et qu'il n'a jamais essayé de tenir.

M. BORDEN: L'honorable député enfreint le règlement.

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne se conforme pas au règlement. Le présent article restreint les pouvoirs de la compagnie aux termes de la loi des télégraphes. Si je comprends bien, l'honorable député pose une question concernant la politique générale du ministère relativement à cette loi.

M. MACDONALD: Si je saisis bien votre pensée, monsieur l'Orateur, vous décidez que je ne puis pas demander au premier ministre de ce pays, qui est comptable de ce projet de loi, en discutant un article qui a trait au droit d'un grand réseau télégraphique d'exploiter des télégraphes dans l'Ouest, si le Gouvernement s'est tracé une ligne de conduite concernant cette question.

Décidez-vous que, dans ces circonstances, je ne puis demander au leader de la Chambre, si le Gouvernement qui est responsable de ce projet de loi a adopté une politique à ce sujet?

M. le PRESIDENT: Je suis d'avis qu'il serait contraire au règlement d'entreprendre une discussion générale du sujet.

M. MACDONALD: Je ne puis comprendre votre raisonnement. Cependant, si vous décidez que je puis fort bien demander au premier ministre si le Gouvernement s'est tracé une ligne de conduite concernant la nationalisation des télégraphes, je lui pose cette question.

M. BORDEN: J'ai déjà répondu à la question de l'honorable député, qui est la même qu'auparavant.

M. MACDONALD: Quand mon honorable ami se propose-t-il de nous faire connaître ses intentions?

M. BORDEN: Je ne les ferai pas connaître ce soir.

M. MACDONALD: Le premier ministre nous a dit quand il ne fera pas de déclarations. Il nous dira peut-être maintenant quand il en fera.

M. BORDEN: L'honorable député le saura plus tard.

M. MACDONALD: Je crois savoir que les promoteurs du bill ne sont pas les au-

teurs de la disposition que renferme cet article. J'ignore s'il faut attribuer celle-ci au Gouvernement. Puis-je demander au ministre des Chemins de fer s'il a inséré cet article dans le projet de loi?

M. COCHRANE: Non, le comité des chemins de fer l'a insérée dans tous les projets de loi tendant à proroger le délai fixé pour la construction.

M. LANCASTER: Cela eut lieu au cours des deux dernières sessions.

M. COCHRANE: Cette politique ne date pas de la présente session, ni même de la session précédente.

M. MACDONALD: Alors, le ministre approuve l'article?

M. COCHRANE: Oui.

M. MACDONALD: Mon honorable ami est le ministre qui doit rendre compte des lois approuvées par le comité des chemins de fer, et si c'est lui qui a inséré cet article dans le présent bill, ainsi que je le suppose, il nous dira peut-être s'il a l'intention de s'occuper davantage de cette question.

Le Gouvernement a-t-il l'intention de soumettre d'autres projets de loi concernant les compagnies de télégraphe?

M. COCHRANE: Cela n'a rien à faire avec ce bill.

M. MACDONALD: Alors je ne sais pas ce qui peut concerner ce bill.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. MACDONALD: Chose curieuse, chaque fois que le Gouvernement refuse de faire une chose, cette chose n'est pas dans l'ordre. Je ne vois pas ce qui peut nous empêcher de discuter la sagesse d'adopter un article concernant les droits d'une compagnie qui possède des privilèges des plus étendus d'érection de lignes et pôteaux télégraphiques, ni ce qui empêche la Chambre d'obtenir du Gouvernement les renseignements les plus complets lorsque nous discutons un article concernant cette question. J'ai le droit de faire des commentaires sur les réponses qui me sont données, et dire qu'elles sont insuffisantes. Vous avez décidé, monsieur le président, que j'avais le droit de poser ces questions; je les ai posées et le Gouvernement n'y a pas répondu. Je ne discute pas le principe général du bill, mais j'ai le droit de dire ici que le Gouvernement a fait preuve de négligence dans cette affaire, et que depuis un an et demi qu'il est au pouvoir il a failli complètement à remplir ses promesses.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. MACDONALD: Vaut tout aussi bien que le pays sache que le Gouvernement ne se propose pas. . .

Quelques VOIX: A l'ordre.

Le PRESIDENT: Je crois qu'il vaudrait mieux se conformer au règlement. Les discours en comité général doivent porter strictement sur la question ou l'article en discussion. Je crains que l'honorable député ne traite la question d'une façon générale, et il ferait mieux qu'il se limitât à discuter cet article.

M. MACDONALD: Vous allez voir, monsieur le président, que je n'entre pas dans une discussion générale. Vous avez décidé que j'avais le droit de poser ces questions au premier ministre et aux membres du Gouvernement, et vous m'avez permis de continuer à parler.

M. le PRESIDENT: Je me permettrai de dire à l'honorable député qu'il a plein droit de poser une question. Il l'a posée, et le premier ministre y a répondu, autant que je sache, et s'il refuse de dire plus qu'il n'a dit, l'honorable député, d'après le règlement, n'a pas le droit d'insister davantage.

M. MACDONALD: J'espère que les cris que j'entends sur les banquettes du fond à votre droite, monsieur le président, ne signifient pas que c'est vous qui me rappelez à l'ordre.

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. MACDONALD: Je n'entre pas dans une discussion générale de la question, mais j'ai le droit de dire, vu le refus du Gouvernement de répondre à ma question, que le pays comprendra que le Gouvernement actuel ne remplit pas les promesses qu'il a faites en 1908.

(L'article est adopté.)

Article 7:

M. GERMAN: Ce bill n'aurait-il pas dû être réimprimé? On ne connaît pas les articles que l'on a ajoutés; nous sommes absolument dans les ténèbres. Voici un bill de quatre articles auquel on en ajoute apparemment quatre ou cinq, mais que l'on ne réimprime pas. Aucun député n'a ces articles sur son pupitre, et nous ne pouvons certainement pas en apprécier le sens ou la portée sans les avoir devant nous. Je crois que ce bill ne peut pas être adopté avant d'être réimprimé.

M. LANCASTER: Cet article est celui que l'on appelle l'article principal qui empêche toute compagnie de chemin de fer de construire sa ligne dans les rues d'une municipalité avant d'en avoir préalablement obtenu la permission par un règlement municipal. A moins d'oubli cet article a été inséré dans tous les bills qui sont venus devant nous depuis dix ans.

M. GERMAN: Je ne crois pas qu'il soit exact de dire que ce sont là les articles prin-

cipaux que l'on insère dans tous les bills. Je crois que nous avons le droit de voir par nous-mêmes si ce sont bien réellement des articles, et les effets qu'ils auront sur les autres parties du bill. Je demande donc que ce bill reste en suspens jusqu'à ce que ces articles soient imprimés. Je n'ai jamais vu encore cette Chambre adopter de cette façon un bill auquel on ajoute de si nombreux articles, sans le réimprimer.

M. LANCASTER: Cet article a été voté à presque toutes les séances du comité des chemins de fer pendant la présente session, exactement avec les mêmes explications qui sont données maintenant. La plupart des membres du comité des chemins de fer connaissent cet article par cœur.

M. GERMAN: Malgré tout le désir que nous puissions avoir d'accepter la parole de l'honorable député, je prétends que cette Chambre a le droit d'exiger la réimpression de ce bill avec les articles qu'on y ajoute.

M. COCHRANE: Le président a donné lecture des articles.

M. NEELY: Ce n'est pas la question. Pas un député ne peut dire, simplement à l'entendre lire, si c'est bien le même article, type ou non, ni en saisir le sens. La compagnie du Canadian-Northern, ou quelle que soit la personne qui a préparé ce bill, devrait avoir assez d'expérience pour savoir qu'elle devait y insérer les articles principaux avant de le soumettre au comité des chemins de fer ou à cette Chambre. L'expérience passée devrait lui enseigner comment préparer un bill; on aurait dû insérer ces articles principaux dans le bill avant de le soumettre au comité. Je concours dans l'opinion de l'honorable député de Welland (M. German), que ce bill doit rester en suspens jusqu'à ce qu'il ait été réimprimé, et rapporté devant le comité général de la Chambre, tel qu'il doit être.

M. LANCASTER: Je ne comprends pas du tout ce que l'honorable député veut dire lorsqu'il prétend que la compagnie devrait insérer ces articles dans son bill avant de le soumettre. Comme elle ne les a pas insérées, le comité des chemins de fer lui-même l'a fait, afin de protéger ceux que mon honorable ami est si désireux de protéger. C'est dans l'intérêt des municipalités que cet article doit être inséré. Que veut mon honorable ami? Veut-il que nous rayions cet article?

M. McCRANEY: Me sera-t-il permis de demander au président du comité des chemins de fer si c'est la pratique des compagnies de chemins de fer qui demandent des pouvoirs à ce Parlement, de faire imprimer leurs bills sans y insérer les articles principaux? Je suis membre du comité des chemins de fer et je comprends ce que dit l'honorable ministre. Ces articles principaux ont été adoptés par le comité des chemins de fer et il n'y a aucun doute qu'un bon nombre des membres de ce comité les savent par cœur. Mais si une compagnie de chemin de fer ou une autre compagnie quelconque omet d'insérer ces articles principaux dans son bill, il n'est pas déraisonnable de demander que ce bill reste en suspens jusqu'à ce qu'on les y ait insérés.

M. GRAHAM: Ce serait une bonne pratique si, lorsque le comité apporte des amendements considérables à un bill, ce bill était réimprimé avant d'être soumis au comité général de la Chambre.

M. EMMERSON: La pratique a certainement été, et je crois que c'était aussi la règle, que lorsque des amendements considérables étaient apportés à un bill, qu'on le réimprimait avant de le soumettre à la Chambre. La règle 113 dit que les bills modifiés en comité doivent être réimprimés avant d'être soumis au comité général de la Chambre, et que le coût de la réimpression doit être ajouté aux autres dépenses.

Aujourd'hui, nous avons devant nous le bill des plus anciennes compagnies de chemin de fer du Canada, qui a depuis de nombreuses années l'expérience des procédures parlementaires, et qui cependant soumet à cette Chambre un bill ne renfermant pas les articles principaux. Le président du comité des chemins de fer dit que ce comité peut par inadvertance passer des bills qui ne contiennent pas les articles principaux.

M. LANCASTER: Je ne crois pas qu'aucun bill ait ainsi passé pendant la présente session.

M. EMMERSON: Je suis certain, même depuis que la Chambre a approuvé unanimement ces articles principaux que des bills qui ne les contenaient pas ont été adoptés. Il est inexcusable de la part d'une compagnie comme celle du Canadian-Northern, qui doit connaître les règles du Parlement, de présenter un bill dans cet état. Je comprends que les compagnies de chemins de fer n'aiment pas ces articles que la Chambre leur impose, et naturellement, elles cherchent à s'y soustraire en ne les insérant pas dans les bills qu'elles présentent.

M. McCRANEY: Ne pourrait-on pas ordonner au secrétaire du comité des chemins de fer de renvoyer aux avocats tous les bills qui ne contiendraient pas les articles types.

M. COCHRANE: Ce serait peut-être une bonne idée, et je ne m'opposerai aucunement à ce qu'on l'applique.

M. LANCASTER: La difficulté est qu'il n'est pas toujours clair si les articles types

doivent être insérés dans le bill ou non. Je préférerais que le comité prît sur lui la responsabilité de spécifier chaque cas dans lequel les articles doivent être insérés et comment ils doivent être appliqués, plutôt que de donner au secrétaire du comité l'autorité d'ordonner à un avocat d'insérer ces articles avant de présenter son bill.

M. McCRANEY: Ces articles principaux pourraient être insérés dans tous les bills, et le comité pourrait les rayer s'ils ne sont pas nécessaires.

M. GRAHAM: Je propose que le bill soit réimprimé avec les articles principaux avant que nous le discutions de nouveau.

Sur l'annexe A (la convention).

M. GRAHAM: J'ai parcouru à la hâte l'annexe, mais je demanderai au ministre ou au président du comité, ou au parrain du bill, de nous en expliquer brièvement le sens.

M. LANCASTER: C'est une convention de trafic entre ces deux compagnies de chemins de fer pour l'usage conjoint d'un terminus et de voies à différents endroits, et à des conditions diverses.

M. GRAHAM: Y a-t-il plusieurs endroits?

M. LANCASTER: Naturellement le terminus n'est qu'à un même endroit, mais la convention comprend plus que cela. Pour être précis il faudrait la lire en entier. Il y est question d'embranchements divers dont les deux compagnies se serviront en utilisant un même terminus à des conditions réglées entre elles, au lieu de les faire régler par la commission des chemins de fer. C'est là en résumé la convention.

M. GRAHAM: Mon honorable ami est très concis, mais il n'est pas clair.

M. LANCASTER: Je ne saurais donner les détails sans lire tout le document.

M. GRAHAM: D'honorables membres désirent que lecture soit faite de la convention. Voici des articles qui couvrent plusieurs pages et personne n'est chargé d'expliquer le bill; ni le ministre, ni le président du comité des chemins de fer ne peuvent nous dire ce qu'il renferme.

M. LANCASTER: J'ai déclaré aussi brièvement que possible, et à ce qu'il m'a semblé, aussi clairement que possible, que c'est ici une convention particulière entre deux compagnies utilisant diverses parties de ces voies ferrées pour leur avantage réciproque. Il y est question de dommages et d'indemnités et d'utilisation d'installations terminales. Elles ont rédigé leurs propres conventions au lieu de s'en remettre de ce soin à la commission des chemins de fer et d'en passer par sa réglementation. Il m'a semblé qu'en agissant ainsi les directeurs de ces compagnies avaient fait preuve de jugement, puisque cela les a dispensés d'une longue discussion devant la commission des chemins de fer. C'est une convention particulière entre elles, qui n'est pas contraire à l'intérêt public et que la commission des chemins de fer approuverait au besoin.

M. EMMERSON: Je crois que ce bill doit être réservé pour la délibération d'un de ses articles, et en vue de permettre la réimpression des autres articles. Je ne vois pas de raison d'exiger la lecture de cette longue convention. Si le bill doit rester en suspens jusqu'à ce que ses articles aient été imprimés, tout membre de la députation curieux de savoir ce que renferme cette convention sera à même d'en prendre connaissance.

M. LANCASTER: Si le bill doit être réservé, je ne pense pas que ce soit trop demander aux membres du comité que de lire la convention chacun pour son propre compte.

M. GRAHAM: C'est parfait au point de vue de l'honorable député, mais la pratique ordinaire est de lire toutes les dispositions d'un bill dont on demande l'achèvement législatif. J'ai demandé que quelqu'un nous fournît des explications. L'honorable député nous dit que c'est une convention particulière, un arrangement de famille. Nous le savons bien, mais quant à la teneur de cette convention, il n'en a pas soufflé mot. Sans doute, les députés sont libres d'en prendre connaissance d'ici à la prochaine réunion du comité, mais même dans ce cas, tout le monde pourra demander la lecture du texte. Il vaudrait mieux, à mon avis, que quelqu'un d'autorisé nous expliquât brièvement l'effet de cette convention.

M. COCHRANE: On l'a fait à deux reprises.

M. GRAHAM: On n'a pas dit un seul mot quant à sa teneur.

M. COCHRANE: Même si un ingénieur vous l'expliquait, il est probable que vous n'y comprendriez rien.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL

RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-WESTERN.

La Chambre passe en comité à l'examen des articles du bill (n° 117), déposé par M. Aikins, concernant la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

(M. l'Orateur-suppléant au fauteuil.)

Sur l'article 1er (prorogation du délai pour la construction du chemin de fer).

M. WARNOCK: Comme je n'ai pas l'honneur de faire partie du comité des chemins

de fer, et ayant été retenu dans un autre comité lorsque le présent projet de loi fut débattu devant le comité en question, il ne m'a pas été donné d'entendre la discussion qui s'est faite à son sujet. Durant nombre d'années, il a existé une charte couvrant à peu près le même territoire pour un chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer de Pincher-Creek à Cardston et au Montana. Plus tard le nom fut changé par la législature de la province d'Alberta en celui d'Alberta-Pacific. L'année dernière les représentants d'une compagnie se présentèrent devant le Parlement et se firent accorder une charte couvrant cet itinéraire, sous le nom de "Western-Dominion", laquelle entreprise fut subventionnée au taux de $6,400 par mille. La présente charte me paraît couvrir exactement le même itinéraire que celle du "Western-Dominion", et j'ai quelque doute que cette compagnie "Western-Dominion" n'est qu'un prête-nom. J'aimerais à avoir quelques renseignements à cet égard de la bouche du président du comité des chemins de fer et de celle du ministre des Chemins de fer.

M. LANCASTER: Je vais fournir à l'honorable député les renseignements qu'il demande et lui expliquer en même temps leur provenance. Ils me sont fournis par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) qui n'est séparé que par deux sièges de l'honorable député préopinant. Il nous a déclaré que les travaux allaient être exécutés sur-le-champ, et que, à son avis, cette demande de renouvellement devrait être agréée. Comme il vient de cette partie du pays, nous avons cru qu'il savait à quoi s'en tenir, et nous ne nous y sommes pas opposés. L'honorable député d'Assiniboïa, à ce que je pense, doit être en mesure de convaincre l'honorable député préopinant.

M. WARNOCK: A-t-il été effectué quelque changement de nom devant le comité?

M. LANCASTER: Non. Il s'agit du renouvellement de la charte de la compagnie du chemin de fer Canadian-Western. Il est possible que l'honorable député se confonde avec celle de la compagnie Dominion-Northwestern, charte qui a été accordée récemment.

M. WARNOCK: La compagnie Western-Dominion, dites-vous?

M. LANCASTER: Non, les deux n'ont rien en commun; il s'agit ici d'un chemin de fer indépendant, la compagnie du chemin de fer Canadian-Western, laquelle demande le renouvellement de sa charte. Elle l'a obtenue d'abord en 1909, et l'a fait renouveler en 1911. Le comité n'a trouvé aucune raison de rejeter cette demande. Nous n'avions aucune raison de supposer que cette compagnie-ci n'était pas sérieuse Au paragraphe 2, nous avons changé la description de la ligne, elle se lit maintenant ainsi:

A partir d'un point sur la frontière internationale dans la ville ou à proximité de la ville de Coutts, dans la province d'Alberta, de là dans la direction du nord et de l'ouest, vers la ville de Cardston; de là dans la direction du nord-ouest à travers la ville de Pincher-Creek.

M. WARNOCK: C'est exactement l'itinéraire couvert par la charte Western Dominion, laquelle compagnie a obtenu une charte ici l'année dernière en même temps qu'une subvention de $6,400 par mille pour les premiers cent milles. Les promoteurs ont donné l'assurance au ministre des Chemins de fer l'année dernière qu'ils allaient se mettre à construire le plus possible de ces cent milles. Le ministre des Chemins de fer n'a pas oublié, je pense, qu'ils ont demandé l'octroi de la subvention pour le reste de la ligne, se prolongeant, si je ne me trompe, jusqu'à Edmonton ou même jusqu'à la rivière de la Paix. Le ministre a dit que ces cent milles seraient tout ce qu'ils seraient en état de compléter pour cette année, et que, une fois ces cent milles parachevés, ils leur serait loisible de s'adresser à lui de nouveau et de demander l'octroi de la subvention pour un autre cent milles. Ils n'ont rien fait l'an dernier, et je soupçonne qu'il s'agit ici de la même compagnie opérant sous le nom de la Canadian-Western.

M. COCHRANE: Pas que je sache.

M. TURRIFF: Autant que je sache, ce chemin de fer n'a aucun rapport avec le Canadian-Western. Je connais depuis quelques années quelques-uns de ceux qui sont intéressés dans cette charte. Le projet de loi est inscrit au nom de M. Aikins, mais il a dû s'absenter, et m'a simplement demandé si je me chargerais de le piloter à travers le comité des chemins de fer; à quoi j'ai consenti avec plaisir, parce que je crois ces personnes sérieuses et désireuses de pousser les travaux. Je sais que des capitalistes sérieux s'intéressent à cette entreprise, et je ne pense pas qu'elles aient à faire avec l'autre charte dont il a été question. Toutefois, je ne saurais l'assurer.

M. BUCHANAN: Lorsque cette question fut soulevée devant le comité des chemins de fer, l'honorable député qui en était chargé m'a persuadé qu'on se proposait bel et bien de construire le chemin de fer; mais depuis que le bill nous a été transmis du comité, j'ai examiné quelques-unes des autres chartes qui couvrent exactement le même terrain, c'est-à-dire qui vont de la ligne de la compagnie d'irrigation et chemin de fer de l'Alberta dans la direction de l'Ouest jusqu'à Cardston, puis dans la direstion du nord jusqu'à Pincher-Creek. Il s'y trouve quatre lignes qui suivent à peu

près le même itinéraire et dont trois ont obtenu leurs chartes du Gouvernement fédéral. De celles-là la compagnie du chemin de fer Alberta, Peace-River-and-Eastern, et la compagnie du chemin de fer Western-Dominion ont été constituées en corporation l'année dernière, et les promoteurs de ces deux compagnies sont presque tous les mêmes, comme on le verra si l'on se donne la peine de consulter les textes. Cette compagnie du chemin de fer Canadian-Western a reçu une charte couvrant le même terrain. L'année dernière notre Parlement a accordé une subvention à la compagnie du chemin de fer Alberta-Pacific suivant le même itinéraire. Cette compagnie détient une charte provinciale. Mais il paraîtrait que la compagnie Western-Dominion a fait l'acquisition de la compagnie Alberta-and-Pacific et bénéficie ainsi de sa subvention.

Sans doute, nous sommes heureux d'avoir des chemins de fer, mais nous ne tenons pas à en avoir un aussi grand nombre dans la même zone. Il vaudrait beaucoup mieux qu'ils fussent à quelque distance les uns des autres.

M. COCHRANE: Réservons le projet de loi.

(Rapport est fait de l'état de la question).

DISCUSSION DU BILL

RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE NORTH-EMPIRE.

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 112), déposé par M. Turriff, concernant la compagnie d'assurance contre l'incendie North Empire.

(M. l'Orateur suppléant au fauteuil).

M. BENNETT (Calgary): Le présent bill renferme-t-il une disposition qui statue que le surintendant de l'assurance émettra son certificat montrant que les titres de cette compagnie sont vendus contre espèces, et que le produit en est utilisé dans l'intérêt de la compagnie seulement, et non pas d'autre manière? Ou s'agit-il ici d'un arrangement de nature à porter atteinte au capital-actions de certaines autres compagnies?

M. TURRIFF: C'est avec grand plaisir que je donnerai à l'honorable député les renseignements qu'il désire obtenir sur ce point. C'est ici l'une des compagnies dont j'ai parlé il y a huit ou dix jours, lorsque j'ai dit que lors de son organisation, il n'avait pas été vendu une seule action au-dessous de sa valeur nominale, et que pas un sou n'avait été payé à personne sous forme de commission ou autrement; et que les seuls frais imposés à la compagnie, le seul argent qui ne soit pas allé dans le trésor de la compagnie, c'est le prix de la charte primitive accordée par notre Parlement. La compagnie demande maintenant un relèvement du chiffre de son capital-actions en vue de faire une nouvelle émission de valeurs. Toutes les actions seront vendues contre des espèces, et le produit en sera entièrement versé dans le trésor. Tout dollar versé dans le trésor sera utilisé pour les fins de cette compagnie d'assurance contre l'incendie.

M. BENNETT: Quel dividende paie-t-on?

M. TURRIFF: 6 p. 100.

M. BENNETT: Ce n'est pas mon intention de faire allusion à un débat antérieur, cependant nous ne saurions oublier ce qui s'est dit au sujet du bill de la compagnie de navigation Richelieu-et-Ontario. Il faudrait donner quelque garantie que cet argent lorsqu'il sera déposé dans le trésor, sera utilisé pour les fins de la compagnie. Qui me dit que ces personnes ne se proposent pas de se coaliser avec quelque autre compagnie d'assurance contre l'incendie dans l'Ouest canadien?

J'accepterais avec beaucoup de plaisir la proposition de mon honorable ami, et, s'il veut faire préparer par le ministre de la Justice, ou par qui il lui plaira, un article rédigé dans le sens qu'il suggère, de façon que cet article se retrouve dans tous les projets de loi analogues, soumis à la Chambre, je voterais pour qu'il soit consigné dans celui-ci.

M. BENNETT: Je demande que le bill soit reservé, et je retire ainsi ma proposition d'amendement.

M. TURRIFF: Si l'honorable député veut montrer quelque bonne raison pour que ce bill soit laissé en suspens, j'y consentirais volontiers. Que le projet de loi passe ou ne passe pas ce soir, cela m'est égal. Que l'étude en soit ajournée aussi longtemps qu'il plaira à l'honorable député et, si l'on veut y inscrire une disposition comme celle qu'il suggère, qu'on le fasse, mais à la condition que le premier ministre consente à ce que cette disposition soit reproduite dans tous les bills de même nature.

M. LANCASTER: Le comité a-t-il fait quelque modification à ce projet de loi?

Quelques DEPUTES: Oui.

M. LANCASTER: Je suppose qu'avant de nous la donner à étudier de nouveau, il sera réimprimé.

M. TURRIFF: Toutes les modifications apportées au projet de loi ont été suggérées par le ministère des Finances, et, si le ministère des Finances désire que le bill reste en suspens, jusqu'à ce qu'il ait de nouveau été imprimé, de manière à y comprendre les amendements, j'y consentirai de bonne grâce.

M. BOYCE: Quels sont les membres de cette compagnie?

M. TURRIFF: Si l'honorable député veut bien attendre un peu, je lui ferai parvenir une liste des actionnaires; elle est à ma pension.

M. BOYCE: L'honorable député pourrait-il m'indiquer les directeurs?

M. TURRIFF: Le président est un monsieur D. H. Macdonald, de Fort Qu'Appelle, un chaud partisan de l'administration du jour. Le gérant est monsieur M. Long, de Winnipeg; monsieur A. J. Adamson, aussi de Winnipeg, en est, je crois, le vice-président, et messieurs Drury, Persse et Leslie sont au nombre des directeurs. Il y en a quelques autres dont les noms m'échappent, mais si mon honorable ami le désire, je les lui ferai connaître.

(Il fait rapport de l'état de la question).

DISCUSSION DU BILL

CONCERNANT LA IMPERIAL UNDERWRITERS CORPORATION.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de loi (n° 111), présenté par M. Green, relatif à la Imperial Underwriters Corporation.

(M. l'Orateur suppléant occupe le fauteuil).

Sur l'article 1er (nom corporatif).

M. LEMIEUX: Je crois savoir qu'un arrêté du gouvernement anglais a été, il y a queques années, transmis aux gouvernements de toutes les colonies, et que, par cet arrêté, les compagnies qui sollicitent leur constitution, ne doivent pas faire entrer dans leur nom, les mots "royal", "imperial", ou autres de même nature. J'ignore si cela s'appliquerait au cas actuel, mais je sais que cet arrêté existe, et qu'il a été publié à l'époque dans la "Gazette Officielle".

M. BORDEN: C'est ce que j'ignorais, et je remercie l'honorable député d'avoir rappelé la chose.

(L'article est laissé en suspens).

Sur l'article 4 (responsabilité des actionnaires).

M. TURRIFF: L'auteur du projet de loi me permettrait-il de lui demander s'il y a été apporté des modifications devant le comité?

M. GREEN: Oui.

M. TURRIFF: En ce cas, je demanderais que le projet de loi fût laissé en suspens jusqu'à ce que ces amendements aient été imprimés.

M. McCRANEY: En discutant la question de savoir si, pour plusieurs des amendements soumis au comité relativement au bill du Canadian-Northern, l'on devait demander à la Chambre d'en faire l'examen, j'ai émis l'opinion que, au cas où il s'agirait de dispositions types tirées d'un projet de loi devant servir d'exemple, ceux qui avaient la charge d'un bill devaient le faire réimprimer entièrement. J'aimerais que le ministre des Finances dît si les amendements faits au bill de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et à celui qui est présentement devant la Chambre sont de nature à passer pour des dispositions types. Si ces amendements ne sont pas de grande importance, il ne serait pas juste, je crois, de faire attendre ceux qui ont devant la Chambre des projets de loi dans lesquels il a été introduit de nombreuses modifications, et je suggérerais de laisser passer ces deux derniers.

M. LANCASTER: Depuis un mois, la Chambre a voté, sans exiger qu'ils fussent réimprimés, quinze ou vingt projets de loi qui étaient dans ce cas. La seule différence ici vient de ce que c'est quelqu'un de nous qui a charge du projet de loi, pendant que pour plusieurs autres c'étaient des membres de la gauche.

M. NEELY: L'honorable député veut-il faire entendre par là que tous les membres de la gauche ont personnellement intérêt à favoriser le bill du Canadian-Northern.

M. LANCASTER: Non pas. La plupart des projets de loi auxquels je fais allusion ont été appuyés par des membres de la gauche, et ces articles dont je parle ont été unanimement adoptés tant devant la Chambre que devant le comité des chemins de fer. Pour un motif que je ne m'explique pas, on a mis des obstacles à celui-ci et l'on a insisté pour qu'il soit réimprimé.

M. TURRIFF: J'ai dit à l'égard du bill précédent qu'il n'y avait été fait nulles modifications autres que celles suggérées par le ministre des Finances, comme, par exemple, d'y ajouter une disposition qui serait commune à tous les projets de loi. Des membres de la droite ont demandé, simplement parce que mon nom y apparaît, je suppose, que ce bill fût laissé en suspens jusqu'à ce que soient imprimés les amendements que le ministre des Finances a fait mettre, et si cela s'applique à un bill, il n'est que juste, je pense, de l'appliquer à un autre. Si nos adversaires veulent bien permettre à la Chambre de continuer sa besogne et laisser passer les projets de loi qui se présentent, tant mieux; mais si, sans raison aucune, ils mettent des obstacles à un projet de loi et le laissent en suspens, ils ne peuvent s'attendre que, dans le cas d'un bill qui présente les mêmes conditions, nous le laisserons passer.

M. GREEN: Il n'est pas, que je sache, bien nécessaire que ce projet de loi soit voté

ce soir, mais les amendements que l'on y a faits au comité, amendements sans conséquence, ont tous été proposés par le président. Il s'agit simplement dans ce projet de loi de donner effet à un accord intervenu entre deux compagnies qui demandent à se fusionner. Le comité des banques et du commerce a, d'une commune voix, agréé la chose, et je m'étonne que quelqu'un de la gauche se range à l'opinion de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et demande avec lui que le bill soit réservé. S'il a, pour que ce bill soit laissé en suspens, une raison à faire valoir, elle sera prise en considération; mais dire qu'il faille laisser en suspens ce projet de loi simplement parce qu'un autre a été tout à l'heure réservé jusqu'à ce que certains amendements aient été imprimés, c'est, me semble-t-il, un bien pauvre raisonnement. La question n'est pas de savoir entre les mains de qui se trouve le bill, mais ce qu'il contient. Quant à celui dont la Chambre est actuellement saisi, je crois qu'il devrait être adopté en la manière ordinaire.

M. CARVELL: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit là l'honorable député. Nous avons l'air de petits garçons qui se disent: Si tu me fais ceci, je te ferai cela. Je crois que le président du comité des chemins de fer prend trop au sérieux l'opposition que l'on fait au projet de loi du Canadian-Northern. Les membres de la gauche sont tous prêts à reconnaître qu'il dirige aussi bien qu'il est possible le comité des chemins de fer. Je crois qu'il désire être juste envers tout le monde, et qu'il tient à s'assurer que tout bill qui laisse le comité est en bonne forme. Je prierais la Chambre de bien vouloir reconsidérer la proposition de laisser en suspens le projet de loi et qu'elle procède à disposer des deux bills.

M. McCRANEY: Je suggère que le ministre des Finances fasse une déclaration relativement à la nature des modifications apportées à ce projet de loi, et nous dise en même temps, ce qu'il pense du bill de l'honorable député d'Assiniboïa.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Ce dernier a passé à l'unanimité des voix devant le comité, après que des changements y eurent été faits à la demande du ministère, comme il a été dit. Quant à celui qui regarde la Imperial Underwriters Corporation, les seuls changements de quelque importance sont ceux qui se rattachent à l'article 10. Il y a été ajouté la disposition suivante:

Outre les diverses sommes à verser sur le capital social de la compagnie comme il est ci-dessus prescrit, il devra être versé une somme de $75.000 sur ce capital dans les cinq années qui suivront la délivrance d'un certificat à la compagnie, de manière que durant ces cinq années, jamais la somme ainsi versée ne soit inférieure à ce qu'elle aurait été par un versement annuel de $15,000.

Ceci est conforme à la disposition que l'on retrouve d'ordinaire dans ces sortes de lois. L'article 13 contient quelque chose de nouveau: au lieu des trois quarts, ce sera les neuf dixièmes de la valeur des parts. Il a été expliqué devant le comité, qu'une compagnie d'assurance avait acquis toutes les actions de la Imperial Underwriters Corporation of Canada. Quant à ces deux bills, je dois dire que la réciprocité est une bonne chose.....

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. WHITE: .... en temps opportun, entre ceux que cela regarde et dans des circonstances favorables. Dans le cas particulier qui nous occupe, dans une étude de projets de loi d'intérêt privé qui intéressent tantôt ceux de la droite, et tantôt ceux de la gauche, la réciprocité est une bonne chose. Pour moi, quand il s'agit d'un bill d'intérêt privé, je ne demande pas à quel côté de la Chambre appartient celui qui le présente. Si j'y mets une différence, elle est en faveur des membres de la gauche, afin qu'ils ne me reprochent pas de favoriser les miens. Il se peut, qu'étant dans l'opposition, mes amis de la gauche soient, naturellement enclins à s'opposer à tout, un peu plus qu'ils ne le devraient, mais j'ai remarqué chez eux, une tendance à combattre surtout les mesures qui sont au nom de quelqu'un des membres de la droite. Je ne dis pas qu'ils le fassent de propos délibéré, mais c'est une observation que j'ai faite, outre que l'on m'a signalé la chose, en même temps que la faveur avec laquelle j'accueillais les propositions de la gauche en matière de législation d'intérêt privé.

M. PUGSLEY: Le ministre pourrait-il me donner un exemple?

M. WHITE: Il est préférable de ne pas trop préciser; sinon, force me serait de désigner mon honorable ami lui-même. L'honorable député est fort enclin à la curiosité, quand cela lui convient, et en égard à cette tendance à l'indiscrétion, il ne faudrait peut-être pas le toiser à la mesure accoutumée. Il est maître passé dans l'art de faire de l'obstruction à l'étude d'un bill.

A mon avis, la réciprocité en matière de bills d'intérêt privé est chose excellente, j'en suis convaincu; les députés de la droite n'auraient pas soulevé la moindre objection contre le bill précédent si on ne les y eût provoqués cette après-midi par l'interminable discussion qui a outrepassé toutes les bornes. Il serait préférable de réserver l'étude de ces deux bills jusqu'à demain soir, afin que la leçon puisse mieux se graver dans votre esprit, et alors ces bills suivront la marche accoutumée.

M. MACLEAN (Halifax): Qui a demandé cette loi? Jusqu'aujourd'hui la compagnie actuelle des assureurs (à responsa-

bilité limitée) de la Colombie-Anglaise a-t-elle adopté quelque résolution?

M. WHITE: Les membres de la corporation nouvelle sont les actionnaires de l'ancienne compagnie. La compagnie d'assurance anglaise a acquis, paraît-il, toutes les actions de l'ancienne compagnie, c'est-à-dire la compagnie de la Colombie-Anglaise, de sorte qu'il ne reste aucune incertitude au sujet d'un seul actionnaire non encore payé, dont les intérêts pourraient se trouver lésés par suite du transfert des actions à une nouvelle compagnie par un vote des trois quarts ou même par un vote de 90 p. 100. En d'autres termes, toutes les actions de cette compagnie de la Colombie-Anglaise sont entre les mains d'une seule compagnie. Aujourd'hui, ces messieurs demandent au Parlement d'accorder la personnalité civile à cette nouvelle compagnie, la corporation impériale d'assurance (Imperial Underwriters' Corporation) qui doit acquérir tout l'actif, tous les droits, biens, domaines, etc., de l'ancienne compagnie, ainsi que le décrète l'article 6.

M. MACLEAN: Ce bill est fort critiquable et cette Chambre, je l'espère, le rejettera, afin d'apprendre aux auteurs de cette mesure à nous présenter leurs projets sous la forme voulue.

M. WHITE: La procédure convenable en pareille matière est d'accorder la personnalité civile à une nouvelle compagnie qui acquiert l'actif et les engagements de l'ancienne compagnie. Il existe, toutefois, un précédent en faveur de la procédure suivie ici. Plusieurs fois, on a suivi cette marche et on a fait observer au comité que soulever maintenant des objections à cet égard, ce serait exposer les membres de la corporation à de graves retards, et à leur rendre difficile l'exécution de leur entreprise. On a, en outre, fait observer au comité que toutes les actions se trouvent entre les mains d'une seule compagnie. Comme je l'ai dit devant le comité, on ne saurait s'autoriser de l'article 3, entre autres, pour obliger un actionnaire de l'ancienne compagnie à devenir actionnaire de la nouvelle société et à porter la responsabilité des engagements non liquidés. On fit observer au comité que toutes les actions se trouvent pour ainsi dire entre les mains d'une seule compagnie; que cette situation obvie aux embarras qu'offrirait une compagnie qui ne posséderait que les deux tiers ou les trois quarts des actions, alors qu'il pourrait exister une minorité d'actionnaires qui refuseraient d'adhérer, comme sous l'empire du bill à l'étude, à une nouvelle compagnie leur conférant la situation même dont ils jouissaient relativement aux actions de l'ancienne compagnie. Après avoir entendu ces explications, et tenant compte de l'existence du précédent, ainsi que de l'insertion à l'acticle 13 d'un amendement portant que le vote doit être d'au moins 90 p. 100, de manière à ne pas créer de précédent embarrassant, le comité décida de suivre la procédure adoptée

M. MACLEAN: Il y a quelques instants, j'ai formulé contre le bill à l'étude une critique s'adressant surtout à la forme de ce projet; mais je ne l'ai nullement fait dans un esprit de chicanerie, ou parce qu'il s'agit de cette mesure-là même. Chaque session, au cours de ma carrière parlementaire, j'ai critiqué ce genre de projets. Le Parlement fédéral n'a nullement le droit de donner législativement cette ampleur de pouvoirs aux compagnies portant une charte provinciale. La chose est injustifiable. Voici la procédure légitime à suivre ici: que cette compagnie demande un titre d'institution et la reconnaissance officielle de l'Etat, comme l'a dit le ministre des Finances, se faisant autoriser à acquérir l'actif de toute autre compagnie se livrant à la même exploitation commerciale.

M. WHITE: Accorder une nouvelle personnalité civile aux actionnaires de la compagnie en existence en les érigeant en nouvelle corporation, ce n'est nullement étendre les pouvoirs de la compagnie provinciale; mais l'article 6 l'autorise à acquérir l'actif et les engagements de l'ancienne compagnie.

M. MACLEAN: Vous êtes en train de transformer une compagnie provinciale en compagnie fédérale et cela par un procédé fort sommaire. Tant que ce Parlement a le droit et la juridiction de créer des corporations, il importe de suivre la procédure ordinaire, et il ne faut pas permettre à une compagnie en activité de s'adresser au Parlement pour obtenir une charte fédérale de cette façon. Aussi, si la Chambre en vient aux avis sur ce bill, ou sur quelque article de ce projet, je voterai contre. On n'a pas fait valoir une seule raison valable militant en faveur de ce bill et nous autorisant à lui prêter notre appui. Un mot au sujet de l'objection présentée par le député de Rouville (M. Lemieux).

M. BORDEN: Je vais aller aux renseignements à cet égard, et j'allais précisément proposer que ce projet soit réservé.

M. MACLEAN: On me permettra bien sans doute de formuler mon objection.

Au bureau du secrétaire d'Etat à Ottawa il existe un document émané du bureau du secrétaire d'Etat aux colonies à Londres, s'opposant à l'usage du mot "royal". J'affirme positivement qu'on s'oppose à l'emploi du mot "royal" et si je ne me trompe, à l'usage du mot "impérial". Voilà nombre d'années que le Parlement fédéral n'a pas créé de compagnies sous le titre desquelles figure le mot "royal".

M. COCHRANE: La Royal Trust Company.

M. MACLEAN: C'est la dernière compagnie qui ait obtenu ce titre.

M. BORDEN: C'est précisément à ce sujet que je veux aller aux renseignements. Quant à la réimpression des bills, voici la règle:

Les bills d'intérêt privé modifiés par des comités permanents ou spéciaux peuvent, à la suite de la présentation d'un rapport et avant leur délibération en comité général, être réimprimés en totalité ou en partie, d'après les instructions du greffier de la Chambre, et le coût de cette impression est ajouté aux frais de la première impression du bill et exigible des promoteurs de ce projet.

Sans doute la chose est laissée, dans une large mesure, à la discrétion du greffier; cependant, le comité a le pouvoir d'ordonner la réimpression du bill. Ce projet a été l'objet de nombreuses modifications et il y gagnerait à être réimprimé.

M. MACLEAN: Je ne m'oppose nullement à la réimpression du bill.

M. BORDEN: Quant au bill en discussion, le greffier pourrait, à sa discrétion, en faire réimprimer les articles objets de modifications de moindre importance. Quant aux amendements importants, il importe qu'ils soient soumis au comité sous la forme voulue, parce qu'il est impossible de bien saisir l'idée de ces amendements, à moins qu'on n'ait le texte imprimé sous les yeux. Depuis nombre d'années la coutume en vogue est de ne pas réimprimer les amendements de peu d'importance.

M. GRAHAM: On a réservé l'article 2 du bill du Nord-Canadien, et dans l'intervalle, pendant que l'étude du bill était ajournée, j'ai cru préférable que les amendements fussent réimprimés. En fait, l'article modifié a été adopté, bien qu'il n'eût pas été réimprimé et les frais d'impression se résument à peu de chose, parce que les formes sont conservées en vue de la confection des statuts.

M. WHITE: L'objection soulevée par le député d'Halifax touchant la forme du bill en discussion a été débattue en séance du comité.

La compagnie anglaise d'assurance la Sun a acquis toutes les actions de la compagnie de la Colombie-Britannique et ce bill a reçu l'approbation de la première compagnie. Ce bill a été calqué sur deux projets de loi adoptés en 1910. Si l'on tient compte de tous les faits, ce projet ne saurait aboutir à de fâcheuses conséquences; mais il ne faudrait pas créer ici de précédent. A l'avenir, quand quelqu'un désirera faire l'acquisition de l'actif d'une ancienne société, on devra commencer par demander l'autorisation d'une nouvelle compagnie, puis prendre à leur charge les engagements de l'ancienne, de la façon accoutumée. C'est la procédure préférable; mais il existe un précédent pour notre initiative actuelle, et tout retard pourrait être préjudiciable.

M. McCRANEY: Pendant que le ministre des Finances consulte les fonctionnaires de son ministère, je le prierais de mettre à l'étude la question de savoir s'il convient de permettre à des compagnies de demander ici des lois leur conférant des pouvoirs plus amples que ceux déjà obtenus par une charte reçue sous l'empire de la loi des compagnies à fonds social. Il y a quelque temps, mon honorable collègue (M. Ames) a présenté un bill accordant à une compagnie le droit d'émettre des actions au porteur, pouvoir qui ne figure pas dans le texte de la loi des compagnies. Lorsque des compagnies viennent nous demander des pouvoirs supplémentaires à ceux déjà reçus en vertu de la loi des compagnies à fonds social, il importerait de spécifier de nouveau ici législativement tous leurs pouvoirs.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

L'INSPECTEUR DES AGENCES INDIENNES DE VERNON.

M. OLIVER demande:

1. Des plaintes ont-elles été portées par ou au nom des sauvages contre l'inspecteur des agences Cummiskey, de Vernon (C.-A.)?
2. Dans l'affirmative, quelle était la nature des plaintes?
3. Le département sait-il que M. Cummiskey, de concert avec un M. Kennedy, aurait fait, dit-on, la tentative d'acquérir la réserve sauvage de Long-Lake, près de Vernon (C.-A.), et que le département jugea nécessaire de faire une enquête sur les moyens mis en usage pour obtenir une rétrocession des sauvages?

M. CROTHERS:

1 et 2. Les Indiens ont fait plusieurs plaintes qui, après enquête, n'ont pas été trouvées fondées contre l'inspecteur Cummiskey relativement à la fonction de chef de la tribu, à la remise des terrains de Long-Lake, aux poursuites intentées contre des Indiens, à l'octroi de permis de passage et à l'utilisation de son bureau pour les élections.

3. Quand le département eut été informé que des irrégularités avaient été commises à propos du rachat de la réserve de Long-Lake, qui avait été effectué en octobre 1908, il a ordonné une enquête, mais il n'a pas connaissance que M. Cummiskey, qui à ce moment n'était pas fonctionnaire du département, ait été associé avec M. Kennedy.

SERVICE DU STEAMER DE CAMPBELLTON A GASPE.

M. MARCIL demande:

1. Un fonctionnaire du département du Commerce a-t-il écrit récemment à la chambre de commerce de Campbellton (N.-B.), ou à toute autre corporation ou personne à l'effet que le ministre du Commerce avait autorisé le renouvellement du contrat passé avec les propriétaires du steamer "Canada" pour le service entre Campbellton et Gaspé pendant la saison prochaine?

2. S'il en est ainsi, ce contrat a-t-il été passé?

3. A-t-on pourvu dans ce contrat au contrôle des taux tel que suggéré par le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux au sous-ministre du Commerce?

M. HAZEN: Voici les réponses que peut donner le ministre du Commerce et de l'Industrie:

1. Non.

2. Non.

3. Bien qu'il n'y ait pas de contrat signé pour la prochaine saison de navigation, le département à l'intention, si un contrat est passé, d'y introduire un article qui devra être approuvé par le département des Chemins de fer et des Canaux.

TRAFIC DE L'OPIUM EN CHINE.

M. STEVENS demande:

Le Gouvernement a-t-il été informé, ou a-t-on porté à sa connaissance l'intention (dont il a été fait mention) des autorités britanniques d'exercer sur le gouvernement chinois une pression pour lui faire rapporter la loi actuelle relative à l'abolition du trafic de l'opium en Chine?

M. BORDEN: Le Gouvernement n'a pas reçu d'informations officielles à ce sujet.

LE CUIRASSE DE LA NOUVELLE-ZELANDE.

M. BELAND demande:

1. Le Gouvernement sait-il que le nouveau croiseur de la Nouvelle-Zélande a quitté la base d'opérations dans la mer du Nord pour faire une longue croisière aux antipodes?

2. En regard de la déclaration suivante faite en cette Chambre le 5 décembre dernier par le premier ministre, à savoir:—"Le cuirassé de la Nouvelle-Zélande fait partie de l'escadre de la mer du Nord, avec les autres cuirassés britanniques, parce que les intérêts de la Nouvelle-Zélande peuvent le mieux être sauvegardés par la protection du centre vital de l'empire", devons-nous comprendre que le Gouvernement a été consulté et a agréé ce déplacement?

3. Si la réponse à cette question doit être affirmative, devons-nous considérer qu'il existe moins d'urgence maintenant que lors de la date précitée?

M. BORDEN:

En réponse à la première et à la deuxième question, le Gouvernement n'a pas de renseignement officiel à ce sujet et il n'a pas été consulté sur ce point. En réponse à la troisième question, l'honorable député conclura pour lui-même.

PERMIS POUR LA FABRICATION DE CONSERVES DE HOMARD.

M. CARROLL demande:

1. Combien de permis d'établissements de conserves de homard ont été émis depuis le 1er octobre 1912 dans le comté de Cap-Breton-Sud (N.-E.), et en faveur de qui?

2. Combien de demandes de permis de cette nature pour la circonscription électorale susdite ont-elles été refusées depuis la même date?

3. S'il y a eu refus, de qui les demandes ont-elles été refusées; en faveur de qui étaient-elles faites; où les homarderies devaient-elles être situées, et quelles ont été les raisons du refus?

4. Le département accordera-t-il de ces permis à tout pêcheur, ou groupe de pêcheurs, qui en demandera pour la saison de 1913? Dans la négative, pour quelle raison?

M. HAZEN:

1. Depuis le 1er octobre 1912 il n'a pas été accordé de permis pour de nouveaux établissements de conserves de homard.

2. Quatre demandes des permis de cette nature dans le comté de Cap-Breton ont été refusées depuis le 1er octobre 1912.

3. G. S. Lee a demandé un permis au nom de O'Leary et Lee, pour établir une nouvelle homarderie à Main-à-Dieu. John A. Neville a demandé un permis au nom de M. Neville pour établir une nouvelle homarderie à Main-à-Dieu. A. R. Trenholm a demandé un permis en son nom pour établir une nouvelle homarderie à Port-Morien-sud. John S. Welle a demandé un permis en son nom pour une nouvelle homarderie à Main-à-Dieu. En attendant la réception et l'examen du rapport de la commission, aucun permis ne sera accordé pour de nouvelles homarderies.

4. Répondu sous le n° 3.

LA RESERVE DE DONCASTER.

M. LEMIEUX demande:

1. Qui entretient le chemin d'hiver dans la réserve Doncaster, comté de Terrebonne, province de Québec?

2. Des soumissions ont-elles été demandées?

3. Quel montant est affecté à cette fin?

M. CROTHERS:

1. Le département des Affaires indiennes aide à l'entretien du chemin qui traverse la réserve indienne dans le comté de Donecaster, comté de Terrebonne.

2. Aucune soumission n'a été demandée.

3. Un crédit de $400 a été voté à la dernière session pour l'entretien de ce chemin.

SERVICE DU COURRIER ENTRE SAINTE-LUCIE ET LANTHIER.

M. LEMIEUX demande:

1. Par qui est fait le service du courrier entre Sainte-Lucie, comté de Terrebonne, et Lanthier?

2. Quel est le montant affecté à ce service?
3. Des soumissions ont-elles été demandées?

M. PELLETIER:

1. Alfred Beauchamp.

2. Quand ce bureau de poste a été ouvert, l'inspecteur du bureau de poste de Montréal a reçu l'ordre de faire une convention temporaire à raison de $1 par voyage. Mais il a commis une erreur et un contrat de quatre ans a été signé au prix ci-dessus, ce qui fait $208 par an. Quand la question a été portée à l'attention du directeur général des Postes, il s'est informé auprès de ses fonctionnaires pour savoir s'ils avaient signé un contrat supérieur à $200 sans demander de soumissions et la note suivante lui a été adressée en réponse:

Affaire Lanthier et Sainte-Lucie de Doncaster.

En réponse à son enquête relative à l'octroi d'un contrat pour ce service sans qu'il ait été demandé de soumissions, le directeur général des Postes est informé que par suite d'une erreur commise au bureau de l'inspecteur à Montréal et qui aurait dû être découverte dans cette division, un contrat régulier, au lieu d'une convention temporaire a été signé pour ce service.

(Signé): G. C. ANDERSON,
Directeur de la division des contrats
des services postaux.

Le bureau de l'inspecteur du service de la poste à Montréal sera prochainement placé sous la direction d'un fonctionnaire très compétent, afin d'avoir un meilleur service à ce centre important.

LA CANADIAN BISCUIT COMPANY.

M. SEVIGNY demande:

1. La Canadian Biscuit Company, de Sainte-Anne-de-la-Pérade, a-t-elle été autorisée par lettres patentes accordées par le gouvernement du Canada?

2. Quand les lettres patentes de cette compagnie ont-elles été accordées et quel était son capital-action?

3. Cette compagnie a-t-elle obtenu des lettres patentes supplémentaires pour augmenter son capital, et dans l'affirmative, à quelle date?

4. Quels sont les noms des personnes qui ont demandé l'autorisation de cette compagnie?

M. CODERRE:

1. Oui.
2. 7 mai 1909. Cent mille dollars.
3. Non.
4. Napoléon Georges Kirouac, Joseph Adhémar Gagnon, révérend Edouard Laflèche, Joseph Charles Boulanger.

SUBSIDE FEDERAL A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (King), demande:

Le mémoire que l'honorable ministre des Finances a déposé sur le bureau de la Chambre le 17 courant dont des copies ont été données au chef de l'opposition et autres membres de la Chambre à la dernière session, renfermait-il tous les papiers ou réclamations que la délégation du gouvernement de l'île du Prince-Edouard a présentés à ce Gouvernement quand elle a demandé une augmentation de subside fédéral au cours de la session de 1911-1912?

M. WHITE: En outre du mémoire en question, il y avait certaines pièces annexées donnant des détails particuliers, relatifs à la population, aux revenus, aux dettes, aux engagements, etc., de la province, qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre (voir hansard du 26 mars 1912, page 6128 v. a). En plus des renseignements matériels contenus dans le mémoire et les annexes, la demande d'augmentation de subside a été complètement discutée dans des entrevues qui ont eu lieu entre la délégation et le Gouvernement.

TERRES IRRIGUEES DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. TURIFF demande:

Y a-t-il quelque vérité dans les déclarations faites dans l'Ouest disant qu'une protestation a été adressée au département de l'Intérieur par des fermiers de l'Alberta au sujet de la classification des terres irriguées du chemin de fer du Pacifique-Canadien dans cette province?

M. CROTHERS:

1. Oui.

LA RESERVE INDIENNE DE SAINTE-ANNE DE RESTIGOUCHE.

M. MARCIL demande:

1. Le ministère des Affaires des Sauvages a-t-il pris une décision au sujet de la demande d'indemnité par William J. Nichol, de Broadlands, comté de Bonaventure, qui prétend que sa propriété a été prise pour la réserve sauvage de Sainte-Anne de Restigouche?

2. Dans la négative, le département se propose-t-il de prendre une décision à ce sujet?

M. CROTHERS:

1. Le département des Affaires indiennes a examiné la réclamation de William G. Nichol, en vue d'obtenir une indemnité pour de prétendues améliorations qui auraient été faites par lui dans les limites de la réserve indienne de Sainte-Anne de Restigouche et il est d'avis que cette prétention, si elle est justifiée, aurait dû être exposée devant l'ancienne province du Canada, mais de plus, le département est informé que Nichol a abandonné tous ses intérêts dans ces améliorations; en conséquence sa prétention ne pourrait pas être accueillie favorablement.

2. Répondu sous le n° 1.

BUREAU DE POSTE A ESCUMINAC.

M. MARCIL demande:

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu une demande pour ouvrir un bureau de poste à la rivière Escuminac, comté de Bonaventure?

2. Une décision a-t-elle été prise à cet effet?

M. PELLETIER:

1. Le département a reçu une requête des habitants d'Escuminac demandant un nouveau bureau de poste.

2. La deuxième question est à l'étude.

BUREAU DE POSTE AU CAP-NOIR.

M. MARCIL demande:

1. Est-il vrai que le département des Postes a l'intention de fermer le bureau de poste à Cap-Noir-Est, comté de Bonaventure?

2. Qui a recommandé cette fermeture?

3. Le département a-t-il reçu des habitants de la localité une requête protestant contre cette fermeture?

M. PELLETIER:

1 et 2. Oui. Par ordre du ministre des Postes.

3. Le département a reçu une requête demandant à ce que le bureau reste ouvert.

BUREAU DE POSTE DE PORT-DANIEL-CENTRE.

M. MARCIL demande:

1. Le département des Postes a-t-il pris quelque décision à l'égard du bureau de poste de Port-Daniel-Centre, comté de Bonaventure?

2. Dans l'affirmative, qu'est-ce qu'il y a eu de fait?

M. PELLETIER: Cette question n'est pas encore réglée.

BRISE-LAMES A GOULMAN'S-POINT.

M. SINCLAIR demande:

1. Une requête a-t-elle été reçue par le ministre des Travaux publics, au sujet de la construction d'un brise-lames à Goulman's-Point, Half-Island-Cove, (N.-E.)?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des signataires de cette requête?

M. REID:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

SERVICE DU COURRIER ENTRE BOYLSTON ET SOUTH-MANCHESTER.

M. SINCLAIR demande:

1. A quelle date a-t-on accordé à Charles David l'entreprise pour le transport des lettres entre Boylston et South-Manchester, (N.-E.)?

2. Si c'est à la suite de soumissions demandées quel est le nom de chaque soumissionnaire et le chiffre de chaque soumission?

3. Si des soumissions n'ont pas été demandées, qui a recommandé l'entrepreneur actuel?

4. Quel était le chiffre du contrat de l'entrepreneur qui a précédé ledit Charles David, et quel était son nom?

5. L'entrepreneur antérieur a-t-il achevé la période de la durée de son service? Si non, combien de temps restait-il avant la fin?

M. PELLETIER:

1. Le 23 mai 1912; le marché devant prendre effet le 1er juillet 1912.

2 et 3. L'entreprise a été concédée par adjudication sur soumissions. Les soumissions suivantes ont été reçues: Charles David, $120 par année; John A. McMaster, $150 par année.

4. John A. MacMaster $100 par année.

5. Oui.

IMPORTATION DE MOUTONS DANS L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Combien de moutons ont été importés des Etats-Unis dans l'Alberta en 1912?

2. Quelle était la valeur estimative de ces animaux, et quel montant de droits a été perçu?

M. REID:

Le nombre et la valeur des moutons importés des Etats-Unis pour la consommation et déclarés aux différents bureaux de douane de l'Alberta, ainsi que le chiffre des droits perçus sur ces importations, durant l'année civile, sont comme suit:

Calgary, néant; Edmonton, 2,946; valeur, $11,784; droits, $2,946. Lethbridge, 95,126, valeur, $183,660; droits, $45,915; total, 98,072; valeur, $195,444; droits, $48,861.

SOUMISSIONS POUR UN BATEAU-PHARE.

M. MACDONALD demande:

Qui ont été les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chacune des soumissions, pour la construction d'un bateau-phare destiné au service du département de la Marine et des Pêcheries, au cours de l'exercice 1912-1913?

M. HAZEN:

Rien n'est encore décidé au sujet de ces soumissions et il n'est pas à propos de donner le renseignement demandé avant que la question ait été décidée et que l'entreprise ait été concédée.

SOUMISSIONS POUR CHALANDS A TREMIE.

M. MACDONALD demande:

1. De qui était la soumission acceptée pour la fourniture des deux chalands en acier à trémie d'une capacité de 500 verges, pour lesquels des soumissions ont été demandées en 1912 par le département des Travaux publics, et quel était le chiffre de cette soumission?

2. Quels étaient les autres soumissionnaires et quel était le montant de chacune de leurs soumissions?

M. REID:

1. La Brown Machine Company, Limited, $24,500.

2. The Polson Iron Works, Limited, $28,350.

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MARINE.

M. MURPHY demande:

1. Pendant l'absence du premier ministre en Angleterre durant l'été de 1912, le premier ministre intérimaire ou quelque autre membre du cabinet a-t-il fait une enquête pour savoir quelle personne ou personnes s'étaient permis de donner à certains journaux minis-

tériels des extraits du rapport de la commission d'enquête sur l'administration de la marine avant que ce rapport eût été soumis à Son Altesse Royale le Gouverneur en conseil ,tel qu'il est prescrit dans l'arrêté du conseil nommant ladite commission?

2. Dans l'affirmative, quelle personne a été trouvée responsable de communiquer ces renseignements, et quelle initiative a été prise au sujet de la conduite de ladite ou desdites personnes?

M. BORDEN: Le premier ministre a été informé qu'aucune enquête de cette nature n'avait eu lieu.

LA MILICE CANADIENNE.

M. GAUVREAU demande:

1. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense a-t-il prononcé les paroles suivantes, rapportées ainsi qu'il suit par "The Evening Citizen", du 27 février courant:

"REMARQUES DU COLONEL HUGHES.

"L'honorable colonel Sam. Hughes, ministre de la Milice, a exprimé ses idées carrément.

"'Le peuple canadien devrait être prêt à défendre son pays si c'est nécessaire. Il a le droit de le faire. Je suis heureux de dire qu'il est prêt à remplir son devoir. 50,000 jeunes gens demandent de s'enrôler dans la milice, mais nous n'avons pas d'argent pour leur entretien. Chaque citoyen devrait être prêt à défendre son pays, sinon il devrait payer une taxe de $5 par année pour équiper ceux qui désirent faire le service. Ce système est appliqué en Suisse, et il est préconisé par Louis Botha, premier ministre du Sud-Africain'.

"Le colonel Hughes dit qu'on ne peut trop dépenser pour améliorer la milice".

2. Si oui, est-ce l'intention du premier ministre, vu la solidarité ministérielle, de présenter un projet de loi, dès cette session, pour imposer une taxe de ($5) cinq piastres par tête à ceux qui ne seraient pas désireux de défendre leur pays?

3. Si non, quand se propose-t-il de mettre à exécution cette partie du programme militaire de taxation directe du ministre de la Milice et de la Défense?

M. BORDEN: Le premier ministre s'est informé que le compte rendu en question est un résumé très écourté et, sous certains rapports, inexact des paroles prononcées par le ministre de la Milice et de la Défense en cette circonstance. Par exemple, la quatrième phrase du rapport exprimerait plus exactement ce qui a été dit par le ministre si elle était ainsi conçue:

Tout citoyen devrait être prêt à défendre son pays, ou si non, beaucoup de personnes ici et ailleurs, sont d'avis qu'il devrait payer un impôt de $5 par année, pour l'équipement de ceux qui sont disposés à faire ce service.

En réponse à la deuxième et à la troisième questions le premier ministre s'est informé que le ministre de la Milice et de la Défense, dans la circonstance en question, n'a exposé ni traité aucune question de politique ministérielle. Le Gouvernement n'a pas l'intention de déposer une semblable proposition qui, d'ailleurs, n'est pas nécessaire, car tout citoyen du Canada est prêt à défendre son pays.

SERVICE DU COURRIER A L'ILE-VERTE.

M. GAUVREAU demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport des malles entre la station de l'Intercolonial et le bureau de poste de l'Ile-Verte, comté de Témiscouata?

2. Combien de personnes ont soumissionné?

3. Leurs noms avec, en regard, le montant de leur soumission?

4. Qui était le plus bas soumissionnaire?

5. A qui l'entreprise a-t-elle été accordée?

6. L'honorable ministre serait-il prêt à renouveler le contrat avec le présent titulaire, M. Ed. Côté, au prix du plus bas soumissionnaire?

M. PELLETIER: Ce marché prend fin le 31 du mois courant et le département a pu s'assurer les services d'un entrepreneur, Eugène Côté, à raison de $200. Quand le prix d'un service ne dépasse pas $200, le département ne demande pas de soumissions.

LES BOUEES A GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

Quels sont les noms et domiciles postaux de toutes les personnes chargées du soin des bouées dans le comté de Guysboro (N.-E.), dont le temps de service expire au mois de mars 1913?

M. HAZEN: M. Thomas Taylor, de Port-Bickerton, dont le marché pour le service des bouées à cet endroit prend fin le 21 mars 1913. Il n y a pas d'autres personnes proposées à ce service dans le comté de Guysborough.

LES HOMARDERIES DE GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

1. Quels sont les noms et domiciles postaux de toutes les personnes, firmes ou corps constitués dans le comté de Guysboro (N.-E.), qui ont obtenu des licences pour la mise en conserve du homard pour 1913?

2. Des postulants ont-ils été refusés? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et adresses?

3. Le Gouvernement a-t-il pour règle d'accorder des licences à toutes les personnes prêtes à se conformer aux règlements du département?

M. HAZEN:

1. Matthews et Scott, Queensport; A. et R. Loggie, Loggieville (N.-B.).

2. Pas dans le comté de Guysborough.

3. Tant que le rapport de la commission concernant les crustacés n'aura pas été reçu et étudié, aucun permis ne sera accordé pour de nouvelles homarderies.

IMMIGRATION DU CANADA.

M. BUCHANAN demande:

1. Est-ce que l'on tient un registre des personnes qui quittent le Canada pour aller demeurer à l'étranger?

2. S'il en est ainsi, combien de personnes ont émigré de chacune des provinces du Canada au cours de l'année 1912, et vers quels pays se sont-elles dirigées?

3. Au moment de leur départ du Canada, quelles étaient les occupations de ces personnes?

M. CROTHERS:

1, 2 et 3. Non.

CALE DE CONSTRUCTION DE QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il reçu des soumissions relativement à la construction d'une cale de construction à Québec ou à Lévis?

2. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant de leurs soumissions repectives?

3. Dans quels journaux et à quelles dates les avis de soumissions ont-ils été publiés?

M. ROGERS: Non.

ECLUSES DE LA RIVIERE SAINT-CHARLES.

M. LEMIEUX demande:

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il reçu les soumissions relatives à la construction d'écluses dans la rivière Saint-Charles?

2. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant de leurs soumissions respectives?

3. Dans quels journaux et à quelles dates les avis d'adjudication ont-ils été publiés?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. On ne rendra public ce renseignement que lorsque l'entreprise aura été adjugée.

3. Montmagny, Le Peuple;
Québec: le Chronicle, l'Événement, le Travailleur;
Lachute, Le Watchman;
Saint-Joseph de Beauce, Le Ralliement;
Chicoutimi; Le Progrès du Saguenay, Le Travailleur;
Jonquières, L'Avenir de Jonquières;
Cookshire, le Compton County Chronicle;
Grand'Mère, La Semaine;
Saint-Lambert, le South Shore Press;
Victoriaville: La Gazette d'Arthabaska, L'Echo des Bois-Francs et le Gleaner;
Joliette, L'Etoile du Nord;
Buckingham, le Post;
Thetford-Mines, Le Mineur;
Montréal: La Patrie, le Standard, Le Moniteur du Commerce, La Tribune, le Canadian Jewish Times, l'Araldo del Canada et la Gazette;
Shawville, l'Equity;
Sorel: L'Eveil, le Warning et Le Sorelois;
Richmond, le News;
Rimouski, Le Progrès du Golfe;
Saint-Hyacinthe; Le Courrier et La Tribune;
Saint-Jean: le News et l'Eastern Township Advocate;

M. BUCHANAN.

Sherbrooke, le Record;
Granby: le Leader Mail et L'Echo de Granby;
Waterloo, le journal de Waterloo;
Magog, l'Enterprise;
Fraserville, L'Action Canadienne;
Trois-Rivières, Le Bien Public;
Chutes Shawinigan, L'Industriel;
Toronto: le Mail, le News, le Telegram, le World, le Canadian Contract Record, le Canadian Engineer, le Hardware and Metal et le British News of Canada;
Peterborough, le Times;
Halifax, le Mail and Herald; et
Saint-Jean (N.-B.), le Standard, le Globe.
Publications autorisées le 26 décembre 1912.

DESTITUTIONS.

M. DELISLE demande:

1. M. P. Bellemare a-t-il été destitué comme maître de poste à Harvey-Junction, comté de Portneuf?

2. Dans l'affirmative, à quelle date?

3. Pour quelle raison, et qui a provoqué sa révocation?

4. S'il a été remercié de ses services, qui a été nommé pour lui succéder, et qui a proposé la nomination de ce dernier?

5. Est-ce qu'il y a eu enquête; dans l'affirmative, par qui?

6. Est-ce qu'il y a eu des accusations portées contre lui; dans l'affimative, quel est l'accusateur et quelle est la nature des plaintes portées?

M PELLETIER:

1. Oui. Le 14 mai 1912.

2. Pour actes politiques, sur l'ordre du ministre des Postes.

3. M. Philippe Levesque, sur l'ordre du ministre des Postes.

4. Oui. Par M. P. J. Jolicœur.

5. Réponse sous le n° 2.

*M. GAUVREAU demande:

1. M. Jos. Viel, directeur de la poste à la Pointe, Rivière-du-Loup, saison d'été, a-t-il été destitué?

2. Dans l'affirmative, pourquoi? Qui a demandé cette destitution?

3. Quel est le nom du nouveau titulaire?

4. Est-ce l'intention de l'honorable ministre de voir à ce qu'à l'avenir le bureau de poste soit dans une maison convenable et digne des résidents d'été à la Pointe, Rivière-du-Loup?

M PELLETIER:

1 Oui.

2. Pour actes politiques, sur instruction du ministre des Postes.

3. Octave Ouellet.

4. La question suppose un fait au sujet duquel on n'a reçu aucune plainte qui se rapporte à l'emplacement du bureau de poste durant l'été.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'adminis-

tration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Digby, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—M. Sinclair.

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté d'Annapolis, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—M. Chisholm (Antigonish).

Relevé faisant connaître toutes les sommes perçues par l'Intercolonial pour transport de foin entre Amherst et d'autres stations sur cette voie ferrée, dans le comté de Cumberland, et Antigonish, N.-E., consigné à C. Edgar Whidden ou C. B. Whidden and Son, au cours des mois de janvier dernier et de février courant; par qui le fret a été payé;—aussi, copie de factures et connaissements du foin transporté.—M. Chisholm (Antigonish).

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Colchester, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes—M. Macdonald.

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour dans le comté de Shelburne et-Queen, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—M. Law.

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Cumberland, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—Kyte.

Copie de toutes lettres, tous télégrammes, toutes soumissions et tous rapports concernant les soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, comté de Pictou, demandées en janvier 1912.—M. Macdonald.

Copie de tous les documents, télégrammes, lettres, recommandations, etc., en rapport avec la nomination de John Macdonald à la fonction d'inspecteur du Revenu de l'intérieur, et de toutes les lettres, dépêches télégraphiques, demandes, etc., reçues de toute autre personne se rapportant aux requêtes d'autres candidats au même poste.—M. Macdonald.

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de King, N.-E., dans l'un quelconque des départements

de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—M. McKenzie.

Copie de toutes plaintes, accusations, correspondances, requêtes, télégrammes concernant la destitution de Wilfrid Bellemarre, maître de poste à Harvey-Junction, comté de Portneuf; de tous documents concernant la nomination de son successeur, tels que requêtes, lettres de recommandations, etc., de la preuve et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par le commissaire enquêteur Jolicoeur à ce sujet; aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête.—M. Delisle.

Copie de toutes plaintes, accusations, correspondances, requêtes, télégrammes, concernant la destitution de Ulric Thibaudeau, agent des pilotes à Québec; de tous documents concernant la nomination de son successeur, tels que requêtes, lettres de recommandation, etc., de la preuve et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par le commissaire enquêteur Jolicoeur à ce sujet; aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête.—M. Delisle.

Copie de toute correspondance avec le département de l'Intérieur ou celui de la Milice et de la Défense, concernant la demande de M. Joseph Dockerill, pour la concession du terrain qu'il a occupé dans la réserve de Port-Moody.—M. Taylor.

Copie de tous documents, lettres, rapports d'ingénieurs, et dépenses détaillées concernant le dragage à la rivière Bonaventure, Québec. —M. Marcil (Bonaventure).

Copie de tous documents, lettres, rapports d'ingénieurs, et dépenses détaillées concernant le dragage à Sainte-Anne de Ristigouche et Cross-Point, comté de Bonaventure.—M. Marcil (Bonaventure).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Parker S. Hart, maître de poste à Manchester, comté de Guysboro. N.-E., de toute preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes lettres, télégrammes, instruction et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou en la possession de quelqu'un des officiers du département concernant la destitution de gardiens ou de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysboro, N.-E., depuis le 10 octobre 1911.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de William L. Munro, gardien de phare à White-Head, comté de Guysborough, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de la convention consentie, le 6 août 1910, entre la cité de Québec et les commissaires du Transcontinental pour l'acquisition par ces derniers de la propriété connue sous le nom de marché Champlain pour les fins d'une gare et d'un terminus de chemin de fer; —de toute la correspondance échangée entre ladite cité et les commissaires actuels du Transcontinental et le ministre des Chemins de fer, ou tout autre ministre, au sujet de la non exécution de la susdite convention par les commissaires.—Sir Wilfrid Laurier.

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Hants, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels les demandes de documents ont été déjà faites et accordées): y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toute pétitions, correspondance, rapports et autres papiers ou documents dans le département des Travaux publics concernant la construction d'un brise-lames à Goulman's-Point, Half-Island-Cove, comté de Guysboro, N.-E.—M. Sinclair.

Copie de toute la correspondance et des autres documents se rapportant à l'aliénation des terres suivantes, et à la réclamation de James W. Brown au sujet de ces terres:—

Partie du ¼ S.-E. de la section 21-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, cinq centièmes d'acre.

Partie du ¼ N.-E. de la section 21-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, cent seize centièmes d'acres.

Partie du ¼ S.-E. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 80 acres.

Partie du ¼ S.-O. de la section 28-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, soixante-douze quarante-deux centièmes d'acre.

Tout le ¼ S.-E. de la section 28-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Tout le ¼ N.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Partie du ¼ S.-E. de la section 32-20-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 80 acres.

Tout le ¼ N.-O. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Tout le ¼ S.-E. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Partie du ¼ N.-E. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 123 quatre-vingt-cinq centième d'acre.

Tout le ¼ S.-O. de la section 5-21-21 à l'ouest du deuxième méridien. Superficie, 160 acres.

Aussi, de tous les documents se rapportant à l'aliénation de tout le ¼ N.-O. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien, et à une partie du ¼ S.-O. de la section 22-20-21 à l'ouest du deuxième méridien, et de toute la correspondance et des documents au sujet des droits sur ces terres réclamés par Alexander Hurst Brown.—M. Bradbury.

Copie de toute correspondance, télégrammes ou autres papiers concernant le ¼ S.-O. de 4-9-14, à l'ouest du deuxième méridien.—M. Bradbury.

Copie de tous les documents, correspondance, preuve, décrets du conseil, etc., se rapportant à la destitution de James Amerault, gardien de phare, New-Edingburg, comté de Digby, (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, correspondance, preuve, décrets du conseil, etc., se rapportant à la destitution de Edward Doucett, sous-percepteur des douanes, comté de Digby, (N.-E.)—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, correspondance, preuve, décrets du conseil, etc., se rapportant à la destitution de M. LeBlanc, sous-percepteur des douanes, Church-Point, comté de Digby, (N.-E.)—M. Maclean (Halifax).

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du bill (n° 21), présenté par M. Borden, pour autoriser des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire.

Sur l'article 2:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

M. CARVELL: Quand nous avons discuté ce sujet, vendredi dernier, j'ai demandé au premier ministre et au ministre de la Marine et des Pêcheries s'ils pouvaient nous fournir une estimation concernant la proportion du coût du blindage et de l'armement des croiseurs par rapport aux autres navires de la flotte? Ces honorables ministres pourraient-ils me fournir des renseignements détaillés relativement aux différentes classes de vaisseaux de guerre?

M. HAZEN: Prenant pour base le "Lion", qui a un déplacement de 26,350 tonneaux, une vitesse de 28 nœuds, et porte huit canons de 13 pouces ½, et seize canons de 4 pouces, je dirai que la coque, y compris le blindage, a coûté £998,281, c'est-à-dire 43½ p 100 du coût total; les machines, £498,603 ou 21¾ p. 1000; l'armement, £452,915, ou 19¾ p. 100; les accessoires, £118,538 ou 5¼ p. 100; les vivres et munitions, £24,000 ou 1 p. 100; les canons et munitions de réserve, £201,223 ou 9¼ p. 100. Coût total, £2,293,560. L'honorable député voudra bien remarquer que les proportions que je viens d'énoncer s'élèvent au chiffre 100.

M. CARVELL: Quelle proportion des £998,000, coût estimatif de la coque et du blindage, représenterait le coût du blindage seul?

M. HAZEN: Je ne suis pas en état de donner des renseignements sur ce point.

M. CARVELL: Les fonctionnaires du ministère le seraient-ils?

M. HAZEN: Non. Au sujet du coût des plaques de blindage des navires, on ne peut donner que des renseignements de nature privée et secrète.

M. PUGSLEY: Est-ce parce que l'industrie des plaques de blindage est entre mains en Angleterre d'une coalition ? L'honorable ministre ne pourrait-il connaître le coût, etc., des plaques de blindage fabriquées aux Etats-Unis?

M. HAZEN: Je ne crois pas que cette industrie soit sous la main d'œuvre d'une coalition.

M. CARVELL: L'honorable ministre voudrait-il fournir les mêmes détails au sujet des croiseurs du type "Bristol"?

M. HAZEN: Voici ces détails:

		Proportion du coût.
Coque	£170,499	43½
Machines	154,521	39¾
Armement	35,450	9
Accessoires	7,201	1¾
Approvsionnements	8,000	2
Canons et munitions de réserve	14,180	3¾
Coût total	£389,851	100

M. CARVELL: Et au sujet des torpilleurs?

M. HAZEN: Voici pour un torpilleur de de la classe de rivière.

Coque	£31,700
Machines	60,449
Armement	6,744
Accessoires	1,756
Approvisionnements	1,333
Canons et munitions de réserve	3,000
Coût total	£104,982

M. LEMIEUX: Le ministre ne veut pas dire quel est le coût des plaques de blindage parce que c'est un secret.

M. HAZEN: Non, c'est parce que je ne possède pas ce renseignement. Rien ne s'oppose à ce qu'on fasse connaître le prix par tonneau, mais l'amirauté ne tient pas à publier le coût et la quantité des plaques de blindage d'aucun navire. Les prix que j'ai cités sont ceux de 1909 et de 1910. Le

"Lion" et le "Acorn" ont été construits en 1909, et le "Bristol" a été construit de 1909 à 1911.

M. CARVELL: Le ministre peut-il nous fournir les renseignements relatifs aux sous-marins?

M. HAZEN: Je ne les ai pas.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre doit avoir les renseignements relatifs aux sous-marins, car le premier ministre nous a fait connaître le coût des deux escadres.

M. BORDEN: Nous en connaissons le coût, mais je croyais que mon honorable ami nous en demandait les détails.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le coût des sous-marins?

M. HAZEN: Les frais de premier établissement de trois sous-marins sont de $2,368,444; pour les vivres et la houille, il faut ajouter $17,884. Cela donne un total de $2,386,328 pour les trois. Ce sont-là les prix des sous-marins qui seraient construits au pays pendant l'année courante.

M. PUGSLEY: Comment arrive-t-on à ce chiffre?

M. HAZEN: C'est le chiffre que l'amirauté nous a fourni et auquel nous avons ajouté 33⅓ p. 100, représentant le coût supplémentaire de la construction au Canada.

M. PUGSLEY: Dans ces calculs, tient-on compte des droits de douane. Vous prenez le coût mentionné par l'amirauté de la construction de ces navires dans le Royaume-Uni, et vous ajoutez 33⅓ p. 100 pour leur construction au Canada. En décidant arbitrairement d'ajouter ces 33⅓ p. 100, avez-vous inclus une certaine somme pour les droits de douane sur les matériaux qui seraient importés pour la construction de ces navires?

M. HAZEN: Cette somme est fixée arbitrairement, sans qu'on entre dans le détail.

M. PUGSLEY: Le ministre doit certainement savoir comment on arrive à cette somme.

M. HAZEN: Lorsque les soumissions ont été reçues le 1er mai 1911, il y en avait six dont cinq pour des navires à construire au Canada. Une autre soumission a été reçue de la Thames Iron Works Company pour les mêmes navires, mais ceux-ci devaient être construits en Grande-Bretagne. L'offre de cette compagnie était de 32·2 p. 100 à 53 p. 100 plus basse que les soumissions des autres compagnies pour la construction de ces navires au Canada.

Elle était de 32·2 p. 100 plus basse que la soumission de Cammell, Laird et compagnie, qui était la plus basse soumission pour les navires à construire au Canada; de 45·5 p. 100 plus basse que la soumission de Swan, Hunter et Wigham Richardson; de 46 p. 100 plus basse que la soumission de la British & Canadian Ship Building and Dock Company; de 48·9 p. 100 plus basse que la soumission de Vickers, Sons & Maxim; de 50·5 p. 100 plus basse que la soumission de Armstrong, Whitworth et compagnie; de 53·6 p. 100 plus basse que la soumission de Wm Beardmore et compagnie; ou, en moyenne, de 46·1 p. 100 plus basse que les autres soumissions.

M. CARVELL: Le ministre nous dira-t-il quel est le pour-cent de l'augmentation, comparativement au prix en Angleterre?

M. HAZEN: Ce sont-là pour ainsi dire les augmentations comparativement au prix exigé en Angleterre.

M. CARVELL: Il est très important de savoir si ce sont des augmentations ou des diminutions. J'ai compris que le ministre disait que les prix auxquels on consentait à construire les navires en Angleterre étaient de tant pourcent inférieurs aux prix auxquels certaines maisons offraient de construire les navires au Canada.

M. HAZEN: Si j'ai laissé entendre cela, j'étais dans l'erreur. Ce sont là les prix pour lesquels ces cinq maisons offraient de construire des navires au Canada. Puis, nous avons la soumission de la Thames-Iron Works Company fixant le prix auquel elle consentait à construire les mêmes navires en Angleterre. Si l'on compare les soumissions pour la construction au Canada au prix soumis par la Thames Iron Works Company pour la construction des navires en Angleterre, ce dernier est de 32·2 à 53·6 p. 100 plus bas.

M. PUGSLEY: Lorsqu'il parle de la soumission de la Thames Iron Works Company, le ministre ne sait-il pas qu'elle mentionnait ceci:

> Je ne soumets pas ces prix pour des navires à construire et à parachever dans nos chantiers dans le dessein de vous engager à renoncer à votre projet de construction au pays, mais afin de vous fournir une base de comparaison entre les navires construits dans le Royaume-Uni et en Nouvelle-Ecosse, par exemple. Je calcule que l'augmentation du coût de la construction au Canada ne serait pas inférieure à 10 p. 100 environ, si les droits de douane sur les matériaux importés n'étaient pas acquittés.

Le ministre sait-il que la Thames Shipbuilding Company a, dans sa soumission, exprimé l'avis que le coût de la construction dans la Nouvelle-Ecosse serait d'au moins 10 p. 100 de plus que le coût de la construction sur la Tamise, si elle n'était pas tenue d'acquitter les droits de douane sur les matériaux importés?

M. HAZEN: D'au moins 10 p. 100.

M. PUGSLEY: Le ministre peut-il me dire qu'elle partie de l'augmentation du coût de la construction au Canada, com-

parativement au coût de la construction dans le Royaume-Uni, représente les droits de douane sur les matériaux qui seraient importés, tels que les plaques de blindage, peut-être les machines d'abord, et d'autres accessoires dont on se servirait.

M. HAZEN: Non, je ne suis pas prêt à le dire. L'honorable député déclare que l'augmentation serait d'au moins 10 p. 100. Voici les chiffres réels qui prouvent que l'écart varie de 31.2 à 53.6 p. 100. De plus, l'honorable député ne doit pas perdre de vue que les soumissions en question ne comprennent pas les plaques de blindage, le matériel de guerre, ni les chaînes, les ancres, les boussoles et autres accessoires semblables. Il y a une quantité de machines qui ne sont pas comprises.

M. PUGSLEY: Le ministre a ajouté 33⅓ p. 100. N'a-t-il pas ajouté ce pour-cent au coût des navires achevés en Angleterre?

M. HAZEN: Oui.

M. CARVELL: Combien de navires dont les maisons en question ont soumissionné la construction auraient des plaques de blindage? Je dois avouer mon ignorance en matière d'armements navals, mais je crois savoir que les croiseurs du type "Bristol" ont peu de blindage. Le ministre pourrait probablement me fournir un état approximatif.

M. HAZEN: Il n'y en a presque pas.

M. CARVELL: Les soumissions des différentes maisons pour la construction de ces navires au Canada ont donc trait, pour bien dire, à des navires complets, sauf le matériel de guerre et d'autres menus articles, tels que les chaînes et les ancres.

M. HAZEN: Les plaques de blindage, le matériel de guerre, certaines machines et d'autres approvisionnements.

M. CARVELL: Le ministre déclare que ces navires n'ont pas de plaques de blindage, pour bien dire. Je suis donc d'avis que nous pouvons faire abstraction des plaques de blindage comme d'une quantité négligable. Il y aurait les canons, et les renseignements qui nous sont fournis nous permettent de calculer le coût du matériel de guerre. Mon honorable ami dit qu'il y aurait certaines machines. Les fonctionnaires du département nous renseigneraient peut-être sur ce point. Quelles seraient ces machines?

M. HAZEN: Les machines dont on tient compte dans le calcul du coût des navires représentent 40 p. 100 de leur prix de revient.

M. CARVELL: Je croyais que la masse des machines était comprise dans la soumission. De fait, j'étais d'avis que toutes les machines étaient comprises.

M. HAZEN: La majeure partie.

M. CARVELL: Assurément, le ministre peut nous dire quelle partie n'était pas comprise dans la soumission. Ainsi, prenons l'offre de Cammell, Laird et Cie, qui était la plus basse. Cette compagnie offrait de construire quatre croiseurs du type "Bristol" au prix de 580,000 louis, chacun, et cela comprenait la coque et la majeure partie des machines. Quel serait le coût des autres machines, des câbles, des chaînes, des ancres et des boussoles.

M. HAZEN: On me dit que ce qui n'était pas compris dans le prix convenu représentait près de 40 p. 100 de ce qui était compris. Si le prix était de $11,000,000, on peut y ajouter de 30 à 40 p. 100.

M. CARVELL: Si le ministre l'affirmait, j'accepterais sa parole; mais il doit comprendre qu'il fait erreur. L'armement d'un "Bristol" ne coûterait que 35,000 louis.

M. HAZEN: Les plaques de blindage ne sont pas comprises.

M. CARVELL: Les navires du type "Bristol" n'ont pas de plaques de blindage. Le ministre doit faire erreur lorsqu'il déclare que le coût est de 40 p. 100 de plus.

M. PUGSLEY: Le contrat spécifiait que l'entrepreneur devait tout fournir, sauf les canons, les affûts et les tubes lance-torpilles. La pose de ceux-ci sur les navires devait aussi être faite par l'entrepreneur.

M. HAZEN: La soumission ne comprenait pas les soutes, ni les canons et les munitions de réserve.

M. PUGSLEY: Dès les premiers jours de la session, j'ai demandé communication du cahier des charges et le ministre a dit à bon droit qu'il était secret. Faute de les avoir, nous avons éprouvé certains embarras. Toutefois, l'avis d'adjudication transmis aux soumissionnaires au mois de février 1911, mentionne assez clairement ce qui devait être excepté. A la page 2, il est dit que l'entreprise comprend la construction des navires au Canada; que l'entrepreneur doit garantir l'établissement au pays d'un chantier de construction navale et de travaux de génie civil. Ensuite, l'avis ajoute que des arrangements seront pris pour la fourniture des canons et des affûts, ainsi que des tubes lance-torpilles, qui devront être placés sur les navires au cours de la construction suivant les exigences du cahier des charges. Je considère comme admis que toutes les machines devaient être fournies aux navires, sauf les canons, les affûts et les tubes lance-torpilles que le Gouvernement devait livrer.

M. HAZEN: Il y a de plus les approvisionnements et les canons et les munitions de réserve.

M. PUGSLEY: Ils ne font pas partie du navire.

M. HAZEN: Je me trompais lorsque je disais que ces vaisseaux n'auraient pas de blindage. On m'apprend qu'ils porteront un mince blindage, qui sera beaucoup plus fort à l'endroit où sont les magasins, et qu'il y aura un pont en acier protégé à l'avant et à l'arrière, de sorte que le blindage s'élèvera à une somme considérable.

M. PUGSLEY: Le blindage était compris dans le contrat.

M. HAZEN: Le blindage n'était pas compris dans le contrat.

M. PUGSLEY: Il devrait être compris si la demande des soumissions a été bien faite. Si le blindage devait être fourni par le Gouvernement, l'avis d'adjudication l'aurait dit. Il n'y aurait aucun mal à montrer cet article du cahier des charges afin que nous soyons renseignés. Lorsque les documents seront devant nous, on verra clairement que si la demande des soumissions exigeait un blindage, ce blindage devait être fourni par les entrepreneurs.

M. CARVELL: J'ai toujours compris que l'entrepreneur devait tout fournir, excepté les canons et les affûts. Pendant que j'étais en Angleterre, j'ai causé avec différents entrepreneurs qui m'ont dit qu'ils fournissaient tout. Etait-ce l'intention du département, lorsqu'il a demandé des soumissions pour les navires en 1910, de fournir lui-même la réserve de canons, de munitions et de vivres? On me dit qu'il n'est pas absolument nécessaire qu'un cuirassé d'escadre ait une réserve de canons, bien que ce puisse être avantageux d'en avoir une, parce que plus les canons sont gros, plus grande est l'usure causée par le tir des projectiles. Je ne sais pas exactement le nombre de projectiles qu'un canon peut tirer, mais je crois me rappeler qu'on m'a dit, un jour, à Newcastle lorsque je visitais les chantiers Armstrong, Whitworth et Cie, qu'un canon de 13·4 avait perdu beaucoup de sa valeur après avoir tiré deux cent cinquante ou trois cents coups.

En calculant le coût de ces navires, cependant, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'inclure ces réserves. Etait-ce l'intention du département d'inclure ces réserves de canons et approvisionnements.

M. HAZEN: Les fonctionnaires de mon département me disent qu'il est nécessaire, naturellement, d'avoir des approvisionnements en réserve sur tous les navires. C'est une pratique sage d'avoir sur des navires de ce genre des réserves de canons et de minutions.

M. CARVELL: Pour être mis en magasin à une base navale.

M. HAZEN: Oui, il faudrait les mettre en magasin.

M. EMMERSON: Quels renseignements l'honorable ministre a-t-il au sujet du blindage?

M. HAZEN: Les fonctionnaires de mon département m'informent que ces prix ne comprennent pas le blindage ou les minutions fournies par l'amirauté, mais qu'ils comprennent les chaînes, les boussoles et autres choses de ce genre.

M. HAZEN: Le cahier des charges est dans les bureaux de l'honorable ministre, et rien n'empêche de le montrer à des membres de cette Chambre. Je crois que mon très honorable ami le chef de l'opposition pourrait très bien parcourir ce cahier des charges sans être obligé de prêter serment de garder le secret. Ce cahier de charges a été montré à une douzaine de soumissionnaires; on l'a laissé voir à la Canadian Shipbuilding Company, à la Thames Iron Works Company, et aux compagnies Cammell et Laird, Vickers, Sons and Maxim, Beardmore et compagnie, et autres. Il ne peut certainement pas y avoir d'objections à ce que deux membres de cette Chambre, un de la droite et l'autre de la gauche, voient ce cahier des charges. L'avis adressé aux différents soumissionnaires ne spécifie pas que le Gouvernement doit fournir autre chose que les canons, leurs affûts, et les tubes lance-torpilles.

M. HAZEN: Que veut-on dire par les mots "accessoires de l'amirauté"? Je crois que c'est là l'expression dont on se sert.

M. PUGSLEY: Ce sont les articles que les entrepreneurs doivent se procurer chez les fournisseurs approuvés par l'amirauté, tels que les sondes, les locks, les habitacles, les boussoles, etc., mais il doivent se les procurer à leurs frais. Puis-je demander à mon honorable ami s'il est en état de donner à cette Chambre un tableau indiquant quelle part de ces trente-trois pour cent sera appliquée, dans son opinion ou d'après ses fonctionnaires, au paiement des droits sur les matériaux qui entreront dans la construction de ces navires, quelle part sera dépensée pour la main-d'œuvre et quelle part pour l'achat des matériaux? La compagnie des constructeurs de navires de la Tamise ne se trompe peut-être pas lorsqu'elle dit que 10 p. 100 seulement.

M. HAZEN: Sa soumission dit 32 p. 100.

M. PUGSLEY: Elle ne se trompe peut-être pas lorsqu'elle porte ce chiffre à dix pour cent, et qu'elle dit que le reste représenterait les droits de douane, que le Gouvernement n'exigera pas, suppose-t-elle. En faisant payer les droits on ne fait que prendre l'argent dans une poche pour le mettre

dans une autre. Le Gouvernement pourrait tout aussi bien admettre en franchise les matériaux entrant dans la construction des navires de guerre, et, de cette façon, les droits de douane ne seront pas ajoutés au coût.

Notre honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, semble croire que l'on peut se baser sur le prix de la construction de navires de guerre aux Etats-Unis pour établir ce que cette construction coûterait au Canada. La dernière fois que nous avons discuté cette question, il a dit que la construction d'un navire de 28,000 tonneaux aux Etats-Unis coûtait environ $125 par tonneau de plus qu'en Angleterre. Je suis certain qu'il se trompe, et je tiens à le lui dire, afin qu'il nous fournisse la preuve que ses chiffres sont exacts. A la page 4424 (v.a.) du hansard, on voit que le ministre a donné comme suit le coût des cuirassés " King-Edward ", " Orion " et " Lion ":

Le "Lion", qui a un déplacement de 26,350 tonneaux, a coûté $11,421,000, ou $433.40 le tonneau. Conséquemment, un croiseur de 26,350 tonneaux coûte en Angleterre $433.40 par tonneau, contre $550 par tonneau pour un croiseur de 28,000 tonneaux aux Etats-Unis.

Mon honorable ami voudrait-il me dire quel est le croiseur américain de 28,000 tonneaux dont il veut parler?

M. HAZEN: Je n'ai pas le nom du navire sous le main.

M. PUGSLEY: Je le regrette. Le gouvernement des Etats-Unis a demandé récemment des soumissions pour la construction d'un navire du type super-dreadnought, le "Pennsylvania". Ce navire comprendra le dernier mot en fait de navires de guerre; il sera le plus gros, le meilleur et le plus puissant sur chantier aujourd'hui dans aucune partie du monde. Je tiens à la main un extrait d'un journal dans lequel l'honorable ministre de la Marine a beaucoup de confiance, le " Standard ", de Saint-Jean. Le but de l'article du "Standard" est de montrer au peuple combien coûteuse sera la construction des navires de guerre dans notre pays. L'article est tiré de l'"Evening Post" de New-York et porte la date du 18 février. Il estime à $14,174,000 le coût total de ce navire, y compris les canons, les munitions et tout l'armement. Ce sera un navire de 31,000 tonneaux, ou 3,000 tonneaux de plus que le plus grand cuirassé d'escadre que l'Angleterre ait construit jusqu'à présent. Ce navire ne coûterait donc pas $550 par tonneau mais environ $92 de moins. En d'autres mots, mon honorable ami se trompe d'environ $3,000,000 dans son estimation du coût d'un navire de première classe aux Etats-Unis. Cela donne exactement le prix auquel l'honorable premier ministre a porté la construction de son super-dreadnought au Canada, qu'il estimait à $17,000,000. Si mon honorable ami ne se trompait pas lorsqu'il estimait à$550 par tonneau le prix d'un navire de guerre aux Etats-Unis, cela ferait $17,000,000.

Mais, au contraire, ce cuirassé, le Pennsylvania", qui sera le plus gros navire au monde, coûtera environ $92 par tonneau de moins que le prix donné par mon honorable ami, ou 10 p. 100 environ seulement de plus que le prix auquel il estime le coût au 1er janvier des super-dreadnoughts qu'il veut faire construire en Angleterre, soit $12,906,000 chacun. Il a dit que les prix avaient augmenté depuis. Entre $12,906,000, prix d'un cuirassé de 28,000 tonneaux de déplacement, et $14,173,000, coût auquel on estime le "Pennsylvania" qui aura un déplacement de 31,000 tonneaux, la différence est de moins de 10 p. 100, et nous avons un navire de 3,000 tonneaux de plus. Je veux lire maintenant, pour l'information de mon honorable ami, l'extrait suivant du "Standard" de Saint-Jean du 21 février dernier:

"Dans une dépêche de Washington à l'"Evening Post" de New-York, le 18 février dernier, on annonce que les soumissions pour la construction du super-dreadnought " Pennsylvania " ont été ouvertes. On dit que le "Pennsylvania" sera non seulement le plus gros navire de la marine américaine, mais autant qu'on peut le savoir, il dépassera en dimension tout navire de guerre actuellement mis sur chantier par une puissance étrangère. La dépêche est conçue ainsi qu'il suit:

Washington, 18 fév.—La soumission de la compagnie de construction de navires de Newport de $7,235,000 pour construire le nouveau dreadnought "Pensylvania" avec des turbines Curtiss, était la plus basse de toutes celles reçues au département de la marine aujourd'hui.

La soumission qui vient ensuite est celle de la compagnie de Fore River, de Quincy, Mass., a $7,312,000, avec aussi des turbines Curtiss; venaient ensuite celle de Cramp & Fils, de Philadelphie, $7,349,000, avec des turbines Parsons, et celle de la compagnie de constructions navales de New-York, à Camden (N.-J.), à $7,352,000 pour des turbines Parsons. Tous les constructeurs proposent de donner à leurs navires une vitesse de 21 nœuds.

Je m'arrêterai un instant pour dire que la plus basse soumission après celle-ci était celle de la compagnie Fore River. En parlant l'autre jour de la visite que j'ai faite aux chantiers de cette compagnie, j'ai dit qu'on y préparait les soumissions pour la construction du super-dreadnought "Pennsylvania". On m'avait informé que le navire aurait un déplacement de 31,000 tonneaux, et ainsi que je l'ai dit, toute l'installation du chantier maritime de cette compagnie a coûté environ $3,700,000—un peu moins de $4,000,000. Cela prouve, ainsi

que je l'ai dit, que tout ce que l'on dit au sujet de la défense considérable que nécessiterait l'installation d'un chantier assez grand pour y construire un super-dreadnought n'est que du verbiage. On peut établir pour moins de quatre millions de piastres un chantier assez grand pour y construire les plus gros navires qui existent.

On a ouvert aussi les soumissions pour le blindage du "Pennsylvania".

Je crois que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries trouvera ici les renseignements qu'il dit ne pas avoir pu obtenir de l'amirauté anglaise.

Les prix varient entre $453 par tonneau, que demande la compagnie métallurgique Midvale pour un blindage du type A, et $455, prix demandé par la compagnie des aciéries Carnegie pour le même blindage, tandis que la compagnie des aciéries de Bethlehem demande $454.65.

Le gouvernement des Etats-Unis ne paraît pas avoir d'objections à faire connaître le prix du blindage.

M. HAZEN: J'ai déclaré à l'honorable député que j'indiquerais les prix des plaques de blindage par tonne, mais que je n'étais pas en mesure d'indiquer le poids total de ces plaques utilisées dans la construction.

M. PUGSLEY: Certes, ils doivent être en mesure d'indiquer le nombre de tonnes de plaques de blindage.

M. HAZEN: Oui, mais il ne se souciaient pas de faire connaître ce détail à l'univers.

M. PUGSLEY (Lisant):

Le "Pennsylvania", officiellement connu comme le n° 38, ne sera pas seulement le plus grand navire de la marine américaine, mais, autant qu'on sait, excédera dans ses dimensions tout navire de guerre jusqu'ici construit par une puissance étrangère. Il jaugera 31,000 tonnes à peu près, soit trois fois la jauge du fameux "Orégon" qui a déjà l'apparence d'un pygmée à côté des grands super-dreadnoughts américains.

Là, comme je l'ai dit, nous avons les soumissions pour ce super-dreadnought, 31,000 tonnes de jauge, et que l'on construit et munit entièrement de canons et de blindage moyennant une dépense de $92 par tonne de moins que celle indiquée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. HAZEN: Ce chiffre comprend-il les canons et munitions de réserve? Je ne le pense pas.

M. PUGSLEY: Il comprend "canons, blindage et équipement". Cela, à ce que je pense, signifie tout ce que l'on place à bord du navire. En tous cas, ces chiffres feront voir à l'honorable ministre que ma prétention est bien assise. A la suite des chiffres que j'ai indiqués, persiste-t-il toujours à dire que le prix de construction d'un navire de guerre aux Etats-Unis excède de $120 par tonne le prix de construction en Angleterre?

M. HAZEN: Oui.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre devrait indiquer le prix des navires de guerre dont il parle.

M. HAZEN: Je le ferai. Je regrette que la note en ma possession sur ce sujet ne se trouve pas dans mes papiers ici ce soir. Je m'en munirai une autre fois. Je m'en tiens à ma déclaration, jusqu'à ce que j'aie pu consulter de nouveau cette note.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre se rend compte de l'importance d'un tel fait. Si on l'affirme dans le dessein d'effrayer notre population...

Un DEPUTE: A l'ordre.

M. HAZEN: Vous ne sauriez l'effrayer ainsi.

M. PUGSLEY: Si c'est dans le dessein d'effrayer la population canadienne...

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. PUGSLEY: Pourquoi ces honorables députés crient-ils à l'ordre? Ma déclaration est parfaitement en règle. Le premier ministre, en vue de faire croire au peuple canadien qu'il a intérêt à faire cette contribution de $35,000,000 plutôt que de dépenser les sommes nécessaires à la création d'une marine canadienne, a donné des chiffres qui sont inexacts; je me sers d'une expression polie et strictement autorisée par le règlement. A mon avis, ces chiffres sont entièrement inexacts. Maintenant, il me paraît juste de reconnaître que, pour commencer il faudrait faire les frais de chantiers de construction, et les entrepreneurs feraient figurer en ligne de compte ces dépenses de premier établissement. Mais il est sûrement d'importance de déterminer dans une certaine mesure si la déclaration du premier ministre est exacte ou non. L'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) a montré l'inexactitude de l'affirmation relative au prix de construction de ces navires en Angleterre. Et je dis qu'il est absolument déraisonnable d'ajouter arbitrairement 33⅓ p. 100 au prix de revient. Vous auriez eu quelques raisons de le faire il y a quelques années, quand les chantiers de construction en Angleterre chômaient, quand des milliers d'hommes étaient sans emploi et quand les salaires et les prix de la matière première étaient encore bas. Mais il s'est produit un relèvement de 25 à 30 p. 100 dans les salaires payés en Angleterre, et ils n'ont pas augmenté dans la même proportion au Canada. Aujour-

d'hui, l'ouvrier employé à la construction de navires en Angleterre gagne presque autant que les ouvriers de la classe correspondante au Canada. Et le prix des matériaux en Angleterre est approximativement le même que le prix des matériaux au Canada et aux Etats-Unis. Et, bien entendu, plus les salaires sont élevés, plus le prix des matériaux est élevé en Angleterre, et plus l'équilibre tend-il à s'établir entre la dépense d'un côté et de l'autre de l'océan. On voit que le prix du "Pennsylvania", un super-dreadnought, ne sera que d'à peu près 10 p. 100 plus élevé que celui d'un dreadnought semblable construit en Angleterre. Je suis persuadé que les renseignements fournis par moi à la Chambre vendredi dernier quant au coût comparatif de navires de guerre aux Etats-Unis et en Angleterre sont en somme exacts.

M. HAZEN: Mon honorable ami a parlé vendredi dernier d'un marché qui avait été conclu entre les constructeurs de navires des Etats-Unis et la république Argentine, et pour faire voir ce qui en est, je vais lire un extrait du "Shipping Illustrated", journal bien posé et en bonne renommé, publié à New-York, numéro du 8 février 1913. L'article est ainsi conçu:

Un correspondant nous demande quelle sera la date probable de la livraison des navires de guerre destinée à l'Argentine "Rivadavia" et "Moreno" que nous sommes à construire aux Etats-Unis. Le délai fixé pour la livraison de ces navires est déjà excédé de près d'un an, et ils ne pourront être parachevés que difficilement dans le cours de cette année. Le "Rivadavia" a été mis en chantier à Quincy (Mass.) par la compagnie "Fore-River Shipbuilding" le 25 mai 1910, et lancé le 26 août 1911. La livraison devait s'en faire dans les vingt-quatre mois, ou le 25 mai 1912. Nous croyons savoir qu'une prolongation de délai a été accordée aux constructeurs par le gouvernement de l'Argentine. Le "Moreno" est en construction à Camden (N.-J.), par la compagnie "New-York Shipbuilding", pour le compte de la compagnie "Fore-River", qui fournit la machinerie. Il a été mis en chantier le 7 juillet 1910, et lancé le 23 septembre 1911. Dans son cas la livraison devait se faire dans les vingt-sept mois. Il paraîtrait que le gouvernement de l'Argentine a opéré tous les versements à faire sur la construction de ces navires jusqu'au moment de leur lancement. Les constructeurs attribuent une grande partie du retard au délai qui s'est produit dans la livraison des canons par les entrepreneurs, la compagnie "Bethlehem Steel". En tout cas, ces navires seront démodés à l'époque de leur livraison et on ne sera pas surpris s'ils sont vendus à quelque puissance européenne.

Voici la dernière phrase:

Le parachèvement de ces deux cuirassés va infliger une perte énorme aux constructeurs.

Comme je l'ai dit, on soumissionna la construction de ces navires de guerre à fort bon compte, pour cette raison qu'il se construisait peu de navires et que la compagnie désirait conserver ses hommes et faire ses frais. Comme résultat elle se trouve en retard de deux ans pour livrer les navires, et elle souffre une lourde perte pour en avoir entrepris la construction à trop bas prix.

Mon honorable ami a déclaré que le premier ministre avait inexactement indiqué certains chiffres à la Chambre vendredi soir relativement au prix de revient de ces unités navales. L'inexactitude provenait de ce que le fonctionnaire du département de la Marine qui avait converti les livres en dollars l'avait fait au taux de cinq dollars à la livre sterling, au lieu de $4.86⅔. Attendu l'importance de la somme en jeu, cet écart représentait un montant considérable; mais c'était la seule inexactitude dans la déclaration du premier ministre. Après correction, le prix de deux unités navales construites au Canada, en prenant pour base de calcul le prix indiqué par l'amirauté et le grossissant d'un tiers, serait le suivant:

Un croiseur cuirassé, frais de premier établissement, $17,209 181; vivres, munitions et combustible, $166,666.

M. PUGSLEY: Pourquoi avez-vous ajouté 33⅓ p. 100 au prix des vivres, munitions et combustible?

M. HAZEN: C'est un item comparativement de peu d'importance.

M. PUGSLEY: Cela révèle une autre inexactitude.

M. HAZEN: Total, $17,375,847; entretien annuel, un an, $1,151,453. Trois croiseurs, dépense première, $8,013,128; vivres, munitions et combustible, $166,666; total, $8,179,794; entretien annuel, un an, $1,199,146. Six contre-torpilleurs, dépense première, $5,470,133; vivres, munitions et combustible, $66,666; total, $5,536,799; entretien annuel, $657,486; trois sous-marins, $2,368,444; vivres, munitions et combustible, $17,884; total, $2,386,328; entretien annuel, $198,949. Frais de premier établissement d'une flotte, $33,060,886; vivres, munitions et combustible, $417 882; total, $33,478,768; total de l'entretien, $3,207,034. Le prix de deux unités navales serait de $66,121,772; vivres, munitions et combustibles, $835,764; dépense totale entraînée par l'établissement de deux escadres, $66,957,353; entretien annuel de deux escadres, $6,414,068. Les frais de premier établissement comprennent la coque, la machinerie, le blindage, l'armement, les bateaux à vapeur et à gazoline, les ancres, câbles, etc., torpilles, tubes lance-torpilles, munitions, canons et munitions de réserve. Le chiffre indiqué pour l'entretien annuel ne comprend pas la dépréciation, le fonds d'amortissement, non plus que les dépenses non-effectives. La dépense totale est basée sur les prix cou-

rants en Angleterre, fournis par l'amirauté, y compris un tiers ajouté pour les frais supplémentaires de construction au Canada. Les frais d'entretien annuel sont fixés à 40 p. 100 de plus que les chiffres correspondants fournis par l'Angleterre, ce qui paraît être une base de calcul très acceptable; et le prix de l'entretien des chantiers et autres armements navals ne figure pas en ligne de compte.

M. MACDONALD: Le département a-t-il câblé en Australie pour s'assurer du prix d'une unité navale?

M. HAZEN: Non.

M. MACDONALD: Alors nous ne savons pas ce que l'Australie débourse pour son unité navale qui est presque terminée?

M. HAZEN: Le sous-ministre déclare qu'on ne doit pas encore le savoir en Australie même, les travaux n'étant pas terminés.

M. PUGSLEY: Qu'est-ce que comprend l'item: frais d'entretien annuel?

M. HAZEN: Tout ce qui se rapporte à l'entretien de ces navires, solde des officiers et matelots, approvisionnement et fournitures des officiers, paiement de leurs uniformes, charbon pour les navires, en somme le paiement d'à peu près tout, sauf les dépenses que je pourrais désigner celles de l'état-major. On n'y a pas compris les salaires de ceux qui ne sont pas sur le navire.

M. PUGSLEY: Combien de navires par année, croiseurs et bateaux-citernes, seront probablement construits au Canada d'ici à dix ans?

M. BORDEN: Il n'a pas été conclu d'arrangement définitif à cet égard.

M. PUGSLEY: Alors, nous ne sommes pas en état de faire l'estimation du chiffre total de la dépense additionnelle de 33⅓ p. 100, qu'il nous faudrait payer au gouvernement anglais, si les navires étaient construits au Canada?

M. BORDEN: Supposé que le chef de l'opposition ait eu raison il y a trois ans et qu'aujourd'hui nous ayons raison d'estimer à 33⅓ p. 100 de plus qu'en Angleterre le coût de la construction au Canada, cela signifierait pour notre Gouvernement 16⅔ p. 10.

M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, le gouvernement anglais ne dit pas qu'il paiera une partie des frais supplémentaires.

M. BORDEN: Oh! oui, ç'a été l'entente.

M. PUGSLEY: Quelle sera la part du Canada? Mon honorable ami s'attend-il que d'ici à dix ans il sera construit au Canada pour le gouvernement anglais trente croiseurs?

M. BORDEN: Comme il est expliqué dans la correspondance déposée et lue devant la Chambre, le nombre des vaisseaux construits ici dépendra de la diligence avec laquelle ils le seront, de la facilité et de la nature de l'ouvrage. En d'autres termes, si nous pouvons fonder au Canada de bons chantiers de construction navale, les commandes seront vraisemblablement plus nombreuses.

M. PUGSLEY: Plus nous en aurions et plus il y aurait à payer au gouvernement anglais.

Sir WILFRID LAURIER: Est-il entendu entre le premier ministre et l'amirauté qu'elle paiera une égale part des frais supplémentaires.

M. BORDEN: Je ne fais que rappeler ce que j'ai dit le 5 décembre et les renseignements écrits que je crois avoir le 12 décembre communiqués à la Chambre. Ces renseignements se trouvent aux pages 1051 et 1052 de l'édition non revisée des Débats (version anglaise).

Sir WILFRID LAURIER: Le Canada sera prêt à participer (share) à tous frais supplémentaires. J'avais lu cela comme signifiant " supporter " (bear).

M. BORDEN: Cela ne veut pas dire supporter; nous avons à cet égard une entente bien claire, et, cette entente, la lettre a été écrite pour l'exprimer. Elle était d'abord verbale.

M. PUGSLEY: D'après la lettre de mon très honorable ami, elle pourrait avoir cette signification.

M. BORDEN: Ça été l'entente, aucun doute là-dessus.

M. MACDONALD: A-t-on l'intention de dépenser partie de ces 35 millions au Canada?

M. HAZEN: Ces vaisseaux seront construits de l'autre côté.

M. GERMAN: Vu l'accroissement du coût de construction de ces vaisseaux, combien faudra-t-il de plus que les 35 millions pour bâtir ces trois dreadnoughts?

M. HAZEN: On évalue à 39 millions à peu près les frais de construction des trois navires. Cela comprend, non seulement la construction, mais l'équipement et l'approvisionnement, aussi une réserve de fusils et de munitions.

M. MACDONALD: Est-ce que le ministère demandera qu'il y soit ouvert cette année un crédit pour la construction au Canada des navires que l'on y peut entreprendre?

M. BORDEN: Autant que nous pouvons savoir, je ne crois pas que la chose soit nécessaire pour cette année; mais si, plus tard, il devenait possible de faire des arrangements qui permettraient de commen-

cer l'ouvrage tout de suite, nous serions disposés à demander les fonds requis.

M. CARVELL: Pour ce qui est du coût de ces vaisseaux construits au Canada, le premier ministre n'a pu nous dire le pourcent du coût des plaques de blindage, mais nous savons ce que serait le pour-cent du coût de l'armement. Personne, je suppose, pas plus mon honorable ami que d'autres, ne pense que, si ces vaisseaux étaient construits au Canada, nous pourrions au début construire des canons de 13 pouces ½ et de 14 pouces de diamètre, ni sans doute confectionner les blindages. Mais en ajoutant aux frais 33⅓ p. 100, mon honorable ami comprend-il les canons et l'armement.

M. HAZEN: Cela comprend tout.

M. MACDONALD: Pourquoi mon honorable ami ajoute-t-il quelque chose pour les munitions?

M. HAZEN: Peut-être cela ne devrait-il pas être ajouté, mais il n'y aurait pas de mal à le retrancher, bien que, de ce côté-ci, les munitions doivent, je pense, coûter sans doute plus cher que de l'autre côté de l'océan.

M. PUGSLEY: Pourquoi les plaques de blindage coûteraient-elles 33⅓ p. 100 de plus au Canada qu'en Angleterre?

M. HAZEN: Nous ne disons pas qu'il en doive être ainsi: nous indiquons la moyenne de ce qu'un vaisseau coûterait. Etant en Angleterre, l'année dernière, j'ai parlé à des fonctionnaire de l'amirauté, à des architectes et à des entrepreneurs de construction navale de grande expérience, et tous sans exception peut-être ont porté à un chiffre supérieur à 33⅓ p. 100 la différence des frais. J'ai dit que l'offre de la Thames Iron Works Company était d'environ 32 p. 100 de moins pour construire en Angleterre que pour construire au Canada. Je vois que les représentants de la maison Swan Hunter et Wigham Richardson, qui ont soumissionné l'entreprise de ces vaisseaux, et dont l'offre, après celle de MM. Cammell, Laird et compagnie, était la plus avantageuse, ont fait paraître une déclaration dans les journaux. La soumission de ces derniers était de $11,280,000 et celle de MM. Swan, Hunter et Wigham Richardson, de $12,174,000. Leur soumission était inférieure à celle de tous les autres, excepté celle de MM. Cammell, Laird et compagnie.

La déclaration communiquée aux journaux par la maison Swan, Hunter et Wigham Richardson confirme ce qu'un représentant de cette compagnie m'avait dit il y a plus d'un an à mon bureau à Ottawa. Etant venu me voir pour causer de cette affaire, il m'a assuré que la compagnie était prête à construire ces vaisseaux en Angleterre pour la moitié de ce qu'elle demanderait en les construisant au Canada. Dans cette déclaration communiquée aux journaux par la maison Swan, Hunter et Wigham Richardson, il est dit:

Les frais de construction de dreadnoughts au Canada ont été calculés avec le plus grand soin, et ils ne peuvent être inférieurs à 50 p. 100 de plus qu'en Angleterre. Il y aurait peut être une différence de 100 p. c., due à une plus grande cherté de la main-d'œuvre et des matériaux, à l'absence de la dextérité acquise et à la difficulté d'un travail exécuté en plein air dans un pays aussi froid. Même à un prix aussi ruineux le Canada ne pourrait livrer un vaisseau en cinq ans. Sans compter que, pour entretenir cette coûteuse industrie, il faudrait mettre sur le chantier un dreadnought tous les deux ans. Dans une entreprise compliquée comme l'est la construction d'un dreadnought, il nous faut alterner les travaux, avoir un vaisseau sur la cale et un autre à l'eau, que vous gréez. Autrement, la moitié de vos ouvriers les plus expérimentés n'ont rien à faire et il vous faut les congédier. Ceci est la base de toute construction navale ici, dans les chantiers de l'Etat comme dans les chantiers des particuliers. C'est à cause de cela surtout que nous construisons à si bon marché. Si le Canada tient à gaspiller ses fonds de cette manière, personne naturellement ne l'en empêchera; mais, en les faisant construire ici, il a le bénéfice de la concurrence que se font six maisons. Si, au contraire, il les fait construire sur ses bords, il fait sortir une maison du champ de cette concurrence, et il lui faut payer ce qu'il plaît à cette maison d'exiger. Bien plus, les canons sont la plus grande partie de l'équipement des dreadnoughts censés se construire au Canada seraient tout de même de provenance anglaise, confectionnés sur les chantiers de la Grande-Bretagne. Le Canada ne verrait que l'assemblage sur son sol de pièces anglaises qui lui coûteraient un prix fou.

Et ainsi de suite. Ceci met donc l'augmentation à 50 p. 100. Comme je vous le disais tantôt, ayant voulu me renseigner aux meilleures sources, j'ai constaté, pendant mon séjour en Angleterre, que pas un constructeur ne mettait à moins de 40 p. 100 la différence des frais d'un navire construit au Canada. Quelques-uns l'ont mise à 50 p. 100 et d'autres à un chiffre plus élevé. Voici donc confirmé par la déclaration qu'ils ont communiquée aux journaux ce qui m'avait dit dans mon bureau à Ottawa un représentant de MM. Swan, Hnuter et Wigham Richardson. Bien qu'il s'agisse d'une affaire où l'exactitude mathématique soit impossible, je crois qu'en ajoutant pour les frais de construction au Canada, 33⅓ p. 100 à ce que ces vaisseaux coûteraient en Angleterre, et prenant en considération toutes les circonstances de la chose, le chiffre que nous indiquons pour aujourd'hui est modéré. Il se peut, bien entendu, qu'avec le temps, s'il s'établit des chantiers maritimes où les commandes abondent et où l'on puisse bâtir sans relâche, la différence des frais devienne moins considérable. Avec l'expérience ac-

quise, on construirait à moins de frais. Mais, comme les choses sont dans le moment, je crois qu'évaluer à 33⅓ p. 100 cette différence, c'est être très modéré. Nous serions, je pense, excusables de porter la somme à plus de 33⅓ p. 100, mais c'est là une estimation aussi modérée qu'il est raisonnablement possible de la faire.

M. PUGSLEY: Quelle est la date de cette lettre de mon honorable ami?

M. HAZEN: Elle est prise du "Star" de Montréal du 19 février 1913. C'est une déclaration qui a été télégraphiée à ce journal par la maison Swan, Hunter, Wigham et Richardson.

M. PUGSLEY: Est-elle signée par eux?

M. HAZEN: Elle est donnée comme extrait d'une déclaration qu'ils auraient faite.

M. MACDONALD: Est-ce signé "Windermere" ?

M. HAZEN: La déclaration ne l'est pas, mais la dépêche.

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

M. HAZEN: Quelqu'un doute-t-il que MM. Swan, Hunter et Wigham Richardson aient fait cette déclaration?

M. CARVELL: Pour ma part, je n'en sais rien; mais je tiens à vous montrer comme il est facile d'obtenir des déclarations de cette nature quand les gens parlent d'affaires hypothétiques. Ces déclarations, ils n'ont garde de les soutenir quand vous les ramenez aux chiffres et aux faits. On sait que la maison, Swan Hunter et Wigham Richardson aimerait mieux construire ces vaisseaux sur la Tyne qu'au Canada. C'est elle, je crois, qui a construit le "Mauretania", et elle a peut-être le chantier le mieux outillé que j'aie vu en Angleterre. Dans le fait, c'était à peu près la seule qui eût pour ses travaux un chantier couvert; les autres travaillent en plein air. Ces messieurs sans doute aimeraient mieux recevoir du Canada l'ordre de construire ces vaisseaux sur la Tyne que d'ériger un chantier dans notre pays. Nous le comprenons parfaitement, et, si l'honorable ministre ou n'importe qui dans cette Chambre était à leur place, il serait du même avis. Mais comparons leurs déclarations dans un cas hypothétique avec ce qu'ils font quand on leur demande une offre. Nous voyons que MM. Cammell, Laird et Compagnie, autre maison anglaise à peu de chose près aussi puissante que celle de MM. Swan, Hunter et Wigham Richardson a offert de venir construire au Canada, moyennant $1,950,000 chacun, des croiseurs du type "Bristol".

Ces messieurs s'engageaient à construire un navire à Saint-Jean pour $1,650,000 et apporter d'Angleterre pour une valeur de $300,000 d'armements, accessoires, approvisionnements de mer, canons de réserve, etc.

Cela laisse 16 p. 100 d'augmentation sur le montant que leur coûterait la construction de ce navire en Angleterre. Alors que sert-il au ministre de nous dire que l'augmentation serait de 16 p. 100, lorsque nous voyons Cammell-Laird faire leur dépôt non seulement pour construire le navire à une augmentation de 16 p. 100 sur les prix en Angleterre, mais pour établir des chantiers pour la construction des navires. Je ne veux pas laisser entendre que les fonctionnaires du service de la marine ne donnent pas des renseignements exacts, mais il y a quelque chose d'inexact dans les chiffres donnés par le ministre, et si Swan-Hunter ont envoyé un état du genre de celui que l'on prétend avoir été envoyé par eux, il y a là aussi quelque chose d'inexact.

M. PUGSLEY: Voici ce que Swan Hunter ont promis de faire d'après leur soumission: une somme de $2,129,000 pour chacun des quatre croiseurs et $603,000 pour chacun des six destroyers, soit un total de $12,174,000; et ensuite, ils ont dit que si on leur permettait d'importer les pièces des ouvrages prévues au contrat qu'ils ne pouvaient se procurer au Canada, sans retarder les travaux, et en payant les droits de douane au tarif présent, et s'il leur était permis d'importer en franchise les machines et les matériaux destinés à l'établissement des chantiers et les ouvrages du génie, le prix de chaque croiseur serait réduit en conséquence et le total pour les dix navires serait de $11,594,000, ou $2,036,000 pour chaque croiseur et $575,000 pour chaque destroyer.

M. CARVELL: C'est très peu au-dessus de la soumission de Cammell-Laird, et tout cela prouve qu'ils ont convenu de construire les navires au Canada moyennant une augmentation de 16 et 20 p. 100 sur ce que coûterait leur construction en Angleterre. Il paraîtrait que les chiffres donnés par le ministère quant au coût en Angleterre sont énormément exagérés.

M. HAZEN: Ce sont les chiffres de l'amirauté.

M. CARCELL: Je ne m'occupe pas d'où ils viennent.

M. HAZEN: L'amirauté devrait le savoir.

M. CARVELL: Eh bien, ils sont énormément exagérés, ou bien l'état fourni par Swan-Hunter aujourd'hui est énormément exagéré. Il y a quelque chose à propos de ces chiffres qui ne va pas. Le ministre a dit que les accessoires, les approvisionnements de mer, les canons de réserve, toute cette partie des croiseurs que le Gouvernement ne devait pas fournir, comprenait 40 p. 100 du coût des croiseurs. J'ai examiné la chose avec beaucoup de soin, et je trouve

que l'armement d'un croiseur Bristol coûterait £35,450, les accessoires, £7,101, les approvisionnements de mer, £8,000, les canons de réserve, £14,880.

Par conséquent, les articles sur ces croiseurs que l'entrepreneur ne devait pas fournir, ne s'élevaient qu'à 16½ p. 100 du coût, et cela est basé sur les chiffres actuellement fournis par le ministre lui-même. Le ministre croit-il encore que 40 p. 100 du coût du croiseur devait être fourni par le Gouvernement? Je comprends que les devis sont confidentiels, mais je crois que l'honorable ministre peut nous donner les pourcentages des devis sans aucun abus de confiance. Il serait impossible de formuler une estimation exacte de ce que coûteraient les autres navires, construits au Canada, si nous n'avons pas ces chiffres. Si, avant que nous discutions l'affaire de nouveau, le ministre peut nous donner un pourcentage raisonnable de la quantité de blindage qui entre dans un dreadnought, il nous ferait une faveur; il n'est pas necessaire de nous donner quoi que ce soit de confidentiel. Il serait bon que le peuple canadien se mît à penser à ces choses de la marine et comprenne ce qu'elles coûtent. Le ministre nous a dit que dans le cas du "Lion", l'armement coûterait £452,915 ou 19¼ p. 100 du coût total du navire, et il dit que cela ne comprend rien pour les canons de réserve. J'ai ici un livre intitulé "Britain's Imminent Danger" publié par la ligue maritime impériale, qui, sans doute, se recommanderait à l'attention des honorables membres d'en face, et l'objet lu livre est de démontrer que le présent gouvernement en Angleterre n'est pas aussi énergique qu'il devrait être dans la construction de navires de guerre. Mais je suppose que les auteurs de ce livre connaissaient le sujet dont ils parlent. A la page 98, je trouve un tableau indiquant le coût du "Lion". Il a été mis en chantier le 20 novembre 1909, dans le chantier de Sa Majesté à Devonport; lancé le 6 août 1910; devant être achevé le 4 juin 1912; estimation primitive, à l'exclusion des pièces de l'artillerie, £1,875,244. L'estimation, telle que revisée en 1912-1913, lorsque le navire était virtuellement achevé, était de £1,950,137.

Puis, prenez le coût additionnel des canons. Je ne sais trop si cela signifie l'armement initial ou les canons de réserve aussi bien. Si des canons de réserve et des munitions sont nécessaires pour équiper un navire de guerre, je suppose que cela est compris. Cela s'élève à la somme de £118,300, ou environ $591,500. Mon honorable ami dit que l'armement du "Lion" était de £452,915, ou environ $2,250,000. Il y a un large écart quelque part. Ou bien les auteurs de ce livre font erreur, ou bien mon honorable ami fait erreur. Je suis porté à croire que mon honorable ami doit se tromper, parce que, lorsque je prends le total du coût de ce navire, d'après l'état donné par les auteurs de ce livre, je trouve qu'il arrive presque exactement aux mêmes chiffres que ceux donnés par mon honorable ami.

M. HAZEN: Quel chiffre trouvez-vous?

M. CARVELL: Coût total, £1,950,037, ajoutez à cela £118,300, ce qui donne environ $100,000 de moins que ne trouve mon honorable ami. La différence est très légère.

M. HAZEN: L'état suivant indique les détails du coût du "Lion":

—	Coque, garnitures, et équipement (y compris le blindage).	Machines.	Affûts des canons, tubes à torpilles, etc.	Total.
	£	£	£	£
Ouvrage de chantier—				
Main-d'œuvre	354,797	16,300	1,903	373,000
Matériaux	269,949	7,322	2,543	279,814
Ouvrage de contrat (y compris la cuirasse)	373,535	473,981	330,169	1,178,685
	998,281	408,603	334,615	1,831,499
Canons				118,300
Frais accessoires				118,538
Total				2,068,337
Ajoutez approvisionnements de mer et combustible				24,000
				2,092,337

M. CARVELL: Probablement l'état ne comprend pas les affûts des canons, les tourelles, et choses de même nature.

M. HAZEN: Je crois qu'il comprend tout cela.

M. CARVELL: Le tableau ne comprend pas ces choses. Lorsque mes honorables amis donnent l'estimation du coût de ces navires, ils y ajoutent quelque chose qui n'est pas compris dans le coût des navires en Angleterre, c'est-à-dire, les canons de réserve et les munitions d'approvisionnements.

M. HAZEN: Les approvisionnements de mer, le combustible et les canons de réserve sont indubitablement compris dans l'état que nous a fourni l'amirauté sur le coût des différents navires qui forment les escadres. Ils n'étaient pas compris dans les estimations de 1909-1910.

M. CARVELL: Je sais qu'ils ne sont pas inclus dans tous les états venant de l'amirauté britannique et tirés des livres ordinaires de construction navale. Nos honorables amis de la droite semblent essayer d'augmenter le coût autant qu'ils peuvent, je ne sais trop pour quelle raison. Si vous prenez l'état dans le rapport de la Ligne Maritime impériale, la peur rouge, comme je pourrais l'appeler, et si vous ajoutez à cet état £201,000, ou virtuellement un million de dollars, pour les canons de réserve, les munitions, et choses semblables, vous portez le coût pratiquement au chiffre énoncé par mon honorable ami ce soir. Y a-t-il quelque raison d'effrayer le peuple du Canada en ajoutant un million de dollars, qu'ils n'ajoutent pas dans la Grande-Bretagne?

M. HAZEN: Ils sont ajoutés dans l'état que nous a donné l'amirauté britannique. C'est pour des choses qui sont aussi nécessaires aux navires que tout le reste.

M. CARVELL: Mon honorable ami a reçu de l'amirauté quelque chose que je considère avec beaucoup de doute. Si mon honorable ami veut prendre les estimations de l'amirauté pour tous ces navires, dans le mémoire de McKenna de 1909, et les comparer aux estimations que l'amirauté a données à mon honorable ami l'autre jour comme étant le coût des navires en 1909, il sera surpris. Je pourrais peut-être les donner maintenant à mon honorable ami. Cependant, je prendrai cela lorsque je discuterai un autre aspect de la question.

Il trouvera que dans certains cas il y a une différence de plus de 25 p. 100 dans le prix donné par l'amirauté dans le mémoire McKenna, et celui donné à mon très honorable ami à la même date. Je ne dis pas qu'il y ait quelque chose d'inexact dans les chiffres de l'amirauté. Je ferai de plus remarquer que dans aucun cas les chiffres que nous avons obtenus dans quelques-unes des autorités ou dans quelques-uns des livres ne comprennent les canons de réserves et les munitions. Et, d'après la déclaration de mon honorable ami ils ajoutent $1,000,000 au coût pour les canons de réserve et les munitions. Ce n'est peut-être pas beaucoup, mais un million de dollars signifie quelque chose sur un navire. Je crois que mon honorable ami devrait arriver aux chiffres fondamentaux. Nous voulons ce renseignement et je crois que nous nous y prenons de la bonne manière.

Il me semble que les honorables ministres ne nous donnent pas les renseignements que nous avons droit d'avoir. Ils nous donneront peut-être les renseignements convenables quant aux canons de réserve et aux munitions, à la prochaine réunion du comité, et aussi celui que le très honorable ministre a promis, le pour-cent de ces navires qui doivent être construits au Canada et que doit fournir le Gouvernement et le pour-cent de ceux que doivent fournir les entrepreneurs.

M. GERMAN: L'honorable ministre qui défend ce projet de loi parle de la construction de dreadnoughts au Canada. Mais en établissant une comparaison des prix, nous devrions nous en tenir à ce que l'amirauté a recommandé pour le Canada et en plus à ce que la loi du service naval du Canada avait en vue. Tenons-nous-en à cela entre la proposition du très honorable chef de l'opposition et la proposition du Gouvernement. Or ce que l'amirauté a recommandé, ce ne sont pas des dreadnoughts, mais des croiseurs des types Bristol et Bodicea. Comparons les prix de la construction de ces navires qui peut certainement se faire au Canada si nous ne pouvons pas y construire en ce moment des superbes dreadnoughts. Mais je ne crois pas qu'on ait discuté, du moins de ce côté-ci, la construction de superdreadnoughts au Canada.

Pour moi, j'ai toujours eu dans l'idée de me conformer aux recommandations faites par l'amirauté en 1902, pour ce qui devrait être entrepris par le Canada, c'est-à-dire de construire une classe de croiseurs qui sont aussi utiles et nécessaires à la flotte anglaise que des dreadnoughts. La marine anglaise n'est pas composé exclusivement de dreadnoughts et il est aussi nécessaire que la flotte impériale comprenne des croiseurs que des dreadnoughts. Il est aussi nécessaire d'avoir des contre-torpilleurs que d'avoir des dreadnoughts et la flotte en possède en plus grand nombre.

Je me permets de dire que le supplément de 33⅓ p. 100 que le ministre de la Marine et des Pêcheries a fixé comme étant la différence du coût de la construction en Angleterre et de la construction au Canada, diminuera en grande partie et se trouvera plus près de 10 p. 100 que de 33⅓ p. 100. Il devrait être bien compris que ces 33⅓ p. 100 comprennent les droits de douane que les constructeurs auraient à payer sur les matériaux importés. Prenez cela en considé-

ration et vous serez bien près de l'égalité de coût de construction en Angleterre ou au Canada.

L'honorable M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): A propos de ce qu'a dit mon honorable ami de Saint-Jean, lors de la petite discussion que nous avons eue sur le coût relatif de la construction des navires aux Etats-Unis et en Angleterre, j'ai déclaré vendredi que le coût de construction serait plus élevé de $120 par tonne aux Etats-Unis qu'en Angleterre. Je suis informé de la meilleure source possible que le secrétaire de la marine des Etats-Unis a affirmé qu'un cuirassé d'escadre de 28,000 coûterait $560 par tonne, soit $125 par tonne de plus qu'un bâtiment de la même classe coûterait en Angleterre. J'étais dans l'erreur en disant que le renseignement donné par le "Montreal Star" provenait de Swan, Hunter and Wigham Richardson, Limited. Le renseignement a été donné par une des plus grandes entreprises anglaises de chantiers maritimes, dont la réputation est universelle.

M. MACDONALD: Vendredi soir, le premier ministre nous a dit qu'à la prochaine séance il nous donnerait communication de la correspondance échangée avec l'amirauté relativement à cette question du prix.

Le très honorable M. BORDEN (premier ministre): Je le ferai avec plaisir. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a déjà expliqué que l'évaluation que j'ai reçue du Service naval relativement à l'aumentation du coût au Canada était basée sur le calcul de $5 à la livre sterling au lieu de $4·86⅔.

J'ai sous les yeux un cablogramme de M. Harcourt au Gouverneur général:

Londres, 16 octobre 1912.

Ce qui suit est communiqué par l'amirauté. Veuillez informer le premier ministre que les frais d'établissement d'un cuirassé dernier modèle est de deux millions trois cent cinquante milles livres sterling y compris l'armement.

Un cablogramme du secrétaire des colonies au Gouverneur général, le 14 décembre 1912:

14 décembre 1912.

Il s'est produit une augmentation dans le coût de la main-d'œuvre, des matériaux etc., qui peuvent accroître le coût de la construction.

Une lettre de moi-même au premier lord de l'amirauté:

Ottawa, 18 décembre 1912.

Le très honorable
Winston S. Churchill, M.P.,
Premier lord de l'Amirauté,
Londres, Angleterre.

Cher Monsieur Churchill,—Un des officiers du service naval canadien a préparé l'évaluation ci-jointe du montant des frais de premier établissement et du coût annuel de l'entretien de deux escadres. Bien que je ne possède aucune connaissance spéciale ou technique sur des questions de cette nature, je suis porté à croire que l'évaluation est trop basse. Peut-être auriez-vous l'obligeance de la soumettre aux officiers techniques de votre département ou à des personnes expérimentées dans la construction navale et me permettre d'avoir une évaluation qui pourrait être utilisée au Parlement si c'était nécessaire.

Votre dévoué,
(Signé): R. L. BORDEN.

Puis vient l'évaluation que je ferai insérer au hansard et comme mon honorable ami a le document, il ne sera pas nécessaire que j'en fasse la lecture:

—	Coût de premier établissement.		Coût annuel de l'entretien, (dépréciation non comprise).	
	En Angleterre	En Canada (*a*)	En Angletrere	En Canada (*b*)
1 cuirassé d'escadre	$11,750,000	$15,650,000	$700,000	$980,000
3 croiseurs du type Bristol	3,393,000	4,524,000	700,000	980,000
6 contre-torpilleurs	3,600,000	4,800,000	486,000	680,000
3 sous-marins	1,350,000	1,800,000	120,000	168,000
Coût d'une escadre	$20,093,000	$26,774,000	$2,006,000	$2,808,000
Coût de deux escadres	$40,186,000	$53,548,000	$4,012,000	$5,616,000

(*a*) Prix établis d'après la plus basse soumission reçue par le gouvernement précédent pour la c truction de croiseurs et de contre-torpilleurs.
(*b*) 40 pour 100 en plus du prix anglais.

Il y a aussi une note sur le coût de la construction et de l'entretien, extraite textuellement de la lettre qui est sur le bureau et dont j'ai donné lecture l'autre soir. Les autres parties de la lettre sont confidentielles.

M. MACDONALD: Existe-t-il une objection à dire d'où provient la lettre?

M. BORDEN: De l'amirauté. (Lisant):

Le tableau établit le coût d'une escadre suivant le plan proposé, si on la construisait en Angleterre.

(a) Sur les types et aux prix en usage en 1909-1910 quand l'entente australienne a été conclue et

(b) Au moment actuel.

Les augmentations considérables sont dues en partie à l'accroissement des prix et en partie à l'augmentation de la puissance des cuirassés d'escadre moderne ou des cuirassés rapides.

L'autre tableau démontre également la différence du coût d'entretien d'une telle escadre entre 1909-1910 et 1913, aux prix de la solde en Angleterre et comme il est probable que les Canadiens ne seraient pas encouragés à s'enrôler sans obtenir une solde en rapport avec les tarifs des salaires canadiens, une troisième colonne a été ajoutée pour montrer l'augmentation qui serait produite par l'octroi de la solde touchée maintenant par les officiers et les marins qui servent à bord du "Rainbow" et du "Niobé" et qui, considérée d'un façon générale, est environ des deux tiers plus élevée que dans la marine impériale.

Le dernier tableau donne le coût de l'entretien annuel d'une escadre évalué par l'amirauté. Je n'ai pas besoin de le lire, mais je le consignerai au hansard:

—	D'après l'estimation de 1909-1910.*		D'après l'estimation de janv. 1913.*		Estimation de janv. 1913, basée sur les prix au Canada.*	
	£	$	£	$	£	$
1 cuirassé d'escadre	143,836	700,000	169,000	822,467	208,200	1,013,482
3 croiseurs de villes	143,836	700,000	176,000	856,533	216,060	1,051,749
6 contre-torpilleurs "T.B.".	99.863	486,000	96,500	469,633	118,100	575,038
3 sous-marins	24,657	120,000	29,200	142,107	38,900	189,376
Total	412,192	2,006,000	470,700	2,290,740	581,260	2,829,655

*Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas les faux frais, la dépréciation ni le fonds d'amortissement.

Voici maintenant un tableau donnant le coût initial de construction d'une escadre, en Angleterre, d'après l'estimation de l'amirauté; ce tableau a été donné l'autre jour:

—	Mis en chantier en Angleterre, en 1909-10, aux prix alors courants.		D'après l'estimation de janv. 1913, pour des navires du dernier modèle.	
	£	$	£	$
1 cuirassé d'escadre	2,293,660	11,162,478	2,652,100	12,906,886
3 croiseurs de villes	1,112,310	5,413,242	1,234,900	6,009,846
6 contretorpilleurs "T. B."	667,026	3,246,193	843,000	4,102,600
3 sous-marins	274,875	1,337,725	365,000	1,776,333
Vivres, munitions et combustibles	59,280	288,496	64,400	313,413
Total	4,407,151	21,448,134	5,159,400	25,109,078

* Ceci comprend la coque, les machines, le blindage (s'il y en a), l'armement, les embarcations à vapeur et à essence, les ancres, les câbles, etc., les torpilles, les tubes lance-torpilles, les munitions et des réserves de canons et de munitions.

Nous avons ensuite une note établie par le département du service naval, donnant le coût probable de l'entretien et de la construction de deux escadres, construites, équipées et maintenues au Canada. Ce tableau a déjà été cité par le ministre de la Marine et des Pêcheries, mais je le consignerai dans les Débats, à la suite des autres, pour que toute la question se trouve exposée, dans un ordre logique:

COUT DE DEUX ESCADRES, CONSTRUITES, EQUIPEES ET MAINTENUS AU CANADA.

La livre sterling étant calculée à $4,86⅔, et non à $5, comme dans le premier tableau.

——	Coût initial.†	Approvisionnement et combustible.	Total.	Entretien, par année.*
	$	$	$	$
1 cuirassé d'escadre	17,209,181	166,666	17,375,847	1,151,453
3 croiseurs de villes	8,013,128	166,666	8,179,794	1,199,146
6 contre-torpilleurs	5,470,133	66,666	5,536,799	657,486
3 sous-marins	2,368,444	17,884	2,386,328	198,949
Coût d'une escadre	33,068,886	417,882	33,478,768	3,207,034
Coût de deux escadres	66,121,772	835,764	66,957,536	6,414,068

† Ceci comprend la coque, les machines, le blindage, l'armement, les embarcations à vapeur et à essence, les ancres, les câbles, etc., les torpilles, les tubes lance-torpilles, les munitions et la réserve de canons et de munitions.

* Ceci ne comprend pas la dépréciation, le fonds d'amortissement ni les faux frais.

NOTE.—Dans les calculs il n'a pas été tenu compte du maintien des chantiers maritimes et autres installations navales.

Le croiseur cuirassé "Australia", construit en 1909, avait un déplacement de 18,000 tonnes et un croiseur cuirassé d'aujourd'hui, du type "Tiger", possède un déplacement de 28,000 tonnes. Un croiseur du type "Chatham" jaugeait, en 1909, 16,200 tonnes. Je ne crois pas qu'aucune déclaration ait encore été rendue publique, concernant ce type de croiseur, mais il est très probable que des modifications se produiront dans le cours de l'année, bien que je ne possède aucun renseignement officiel sur ce point. En 1909, les contre-torpilleurs du type "Parramatta" jaugeaient 4,200 tonnes, et ceux de 1913, probablement du type "Daring", 7,200 tonnes; ils sont beaucoup plus grands et plus coûteux. Les sous-marins de 1909, de la classe C jaugeaient 963 tonnes et ceux d'aujourd'hui, 3,600 ou environ.

D'après ce que je viens d'expliquer, il est facile de voir qu'une escadre dont le tonnage aurait été de 40,163 tonnes en 1909, aurait environ 55,000 tonnes en 1913. Au sujet de ce que j'ai dit, concernant les croiseurs de la classe dite "Town" et du type "Chatham", on doit se rappeler que le coût des croiseurs, dans le tableau fourni par l'amirauté, est porté à un chiffre beaucoup plus élevé que 370,000 louis, qui était le prix de ces navires en 1909. Ceci est peut être dû à une augmentation dans les dimensions, mais aussi à une hausse survenue dans le coût de la main-d'œuvre et des matériaux. Ce qui porte à croire qu'il y a eu augmentation dans le tonnage, c'est que le "Nottingham" et le "Lowstoft" auront neuf canons de 6 pouces au lieu de 9, comme en 1909. Depuis 1909, il y a aussi eu augmentation dans la vitesse; le croiseur cuirassé "Australia", construit en 1909, possède une vitesse de 28 nœuds et la vitesse des croiseurs d'aujourd'hui est de 34 nœuds.

En 1909, l'armement consistait de huit canons de 12 pouces et seize de 4 pouces. Aujourd'hui il consiste en huit canons de 13.5 pouces et de 16 à 20 de 4 ou 6 pouces. En 1909, une bordée des canons de fort calibre pesait 6,800 livres et aujourd'hui, elle pèse 11,200 livres. En 1909, un croiseur était muni de deux tubes lance-torpilles de 18 pouces et un croiseur cuirassé moderne en possède deux de 21 pouces. J'ai déjà signalé la différence dans le tonnage et la vitesse entre les contre-torpilleurs de 1909 et ceux d'aujourd'hui. La vitesse d'un contre-torpilleur de 1909 est de 28 nœuds, aujourd'hui elle est de 32 ou 33 nœuds. En 1909, ces navires étaient armés d'un canon de 4 pouces et de trois canons lançant des projectiles de 12 livres; aujourd'hui ils sont armés de trois canons de 4 pouces; en 1909, ils étaient munis de trois tubes lance-torpilles de 18 pouces, aujourd'hui ils en ont quatre de 21 pouces.

J'ai déjà parlé de la différence considérable dans le tonnage des torpilleurs entre 1909 et aujourd'hui. Leur vitesse en surface, qui était de 14 nœuds, est maintenant de 18 ou 20 nœuds. On voit, par conséquent, qu'il s'est produit de grands changements dans la construction, dans les dimensions, dans la vitesse et aussi dans les armements. Si on ajoute à cela la hausse survenue dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux, on s'explique facilement l'écart considérable entre les différents tableaux que j'ai soumis à la Chambre.

M. MACDONALD: Lorsque nous avons discuté cette question, vendredi soir, l'honorable premier ministre m'a presque reproché de mettre en doute l'exactitude des

chiffres fournis par l'amirauté, mais je crois qu'il a justifié son attitude de l'autre jour par les explications et les renseignements qu'il vient de donner. Toutefois, je persiste à dire que ses explications ne font pas disparaître l'objection que j'ai soulevée. C'est une chose parfaitement légitime que de critiquer l'amirauté anglaise et toute la sagesse n'aura pas disparu de la terre quand les fonctionnaires qui occupent des positions dans les bureaux de l'amirauté anglaise ne seront plus. Il ne manque pas de gens en Angleterre pour affirmer que les fonctionnaires de l'amirauté n'ont pas fait preuve des connaissances et des aptitudes qu'on est en droit d'attendre de ceux qui ont charge du plus important des services publics de ce pays.

On se rappelle que lord Fisher, lorsqu'il était premier lord de l'amirauté, vit ses idées et ses projets sévèrement critiqués par des hommes d'une très grande réputation dans le parlement et en dehors du parlement. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a cité des extraits d'un livre que tout le monde a lu intitulé "Britain Imminent Danger", publié par M. Wyatt et M. Horton-Smith, fondateurs et secrétaires de la Ligue maritime impériale. Ces écrivains font une critique très sévère de l'amirauté. A la page 86, ils vont même jusqu'à dire que les renseignements fournis par l'amirauté au premier ministre, dans le mémoire qu'il a communiqué à la Chambre, le 5 décembre dernier, sont inexacts, sous plusieurs rapports. Cette accusation est très précise et va beaucoup plus loin que la différence que je signalais vendredi dernier. Cet ouvrage parut au mois de décembre 1912.

Dans le mémoire que l'amirauté adresse au gouvernement canadien et qui porte la date du 25 octobre 1912,—il y est fait allusion aux pages 71 et 75—on relève une erreur qui a lieu d'étonner. L'erreur se trouve dans cette affirmation qu'en 1909 la Grande-Bretagne a lancé huit navires de première classe; que la confédération d'Australie et la colonie de la Nouvelle-Zélande ont fourni chacun deux autres navires, ce qui forme un total de dix navires". Soit que l'on veuille parler de l'exercice 1909-1910 que la déclaration officielle confond avec celui de 1909 dont il s'agit réellement, soit pour toute autre considération, cet avancé est inexact, ainsi qu'on peut l'établir.

On ne doit donc pas s'étonner outre mesure si au cours du débat qui s'est poursuivi vendredi on a mis en doute l'exactitude des états fournis en 1909 comme représentant les chiffres donnés pour 1909-1910. Ces écrivains traitent cette question et répètent qu'on peut invoquer cette explication, mais ils ajoutent qu'on ne peut expliquer cette anomalie. Ils ajoutent:

Quels sont les faits? On les trouvera, si l'on compulse les crédits destinés à la marine de guerre qui sont officiel et que nous indiquons aux tableaux I et II. Nous allons en résumer l'ensemble ici. Nous croyons, d'abord que les termes mêmes de cet avancé établissent clairement qu'on comprend dans ces calculs l'exercice 1909-1910. Nous discuterons cette affirmation en présumant qu'elle est exacte. Dans le cas de l'exercice 1909-1910 il est littéralement vrai qu'on n'a mis sur chantiers que quatre navires qui étaient le Colossus, l'Hercules, l'Orion et le Lion. On ne peut expliquer le total de dix unités dont parle ce mémoire, à moins de supposer que, dans l'intention de ses auteurs, il doive comprendre les quatre unités devant former ce prétendu "contingent" ou ces dreadnoughts "supplémentaires" mentionnés au budget de 1909-1910, le Monarch, le Conqueror, le Thunderer et le Princess Royal. Cependant on n'a mis sur chantier aucun de ces navires au cours de l'exercice 1909-1910. Pour ce faire, on a attendu l'exercice 1910-1911. Les deux autres unités de ce prétendu total de dix furent les navires de guerre de l'Australie—le New-Zealand et l'Australia—qui, bien qu'on eût pourvu à leur construction en 1909, ne furent réellement mis sur chantier qu'au mois de juin 1910—on n'en avait fait la commande qu'en avril 1910.

En outre, si d'après les termes de ce mémoire rédigé en 1909, on doit comprendre qu'il s'agit réellement de l'exercice 1909, on ne peut plus expliquer ce prétendu total de dix unités. L'évidence des faits saute aux yeax, encore une fois. Au cours de l'exercice 1909 ou a mis sur chantier six autres navires. Deux de ces derniers étaient le Neptune et l'Indefatigable, les deux seuls dreadnoughts britanniques construits au cours de l'exercice 1908-1909, qu'on aurait dû—cela ne fait aucun doute—mettre sur chantier en 1908, mais dont on n'a commencé la construction qu'en janvier et février 1909 respectivement. Les seuls autres dreadnoughts mis sur chantier en 1909 furent les quatre mentionnés en premier lieu, le Colossus, l'Hercules, l'Orion et le Lion. Commentaire:—L'affirmation grave et erronnée quant aux faits contenue dans ce mémoire officiel de l'amirauté, est impardonnable.

Tout le monde a compris que l'Australie, lorsqu'elle a arrêté les mesures nécessaires à la construction du cuirassé qu'elle devait fournir, a tenu à faire construire le plus coûteux et le plus complet dont on pouvait donner le dessin. Elle tenait à se procurer un cuirassé du dernier type et à l'outiller parfaitement et c'est ce principe qui a motivé son action. C'est là ce qu'elle a demandé à l'amirauté de lui fournir. Elle tenait à connaître le coût de cette entreprise et nous savons que si le premier ministre d'une colonie autonome d'outremer s'adresse à l'amirauté pour lui dire: Mes fonctionnaires ont préparé un état qui semble trop peu élevé et je tiens à le soumettre au Parlement, la déclaration qu'il fera différera peut-être de celle qu'il énoncerait si l'état de choses était changé. En 1909, une déclaration fut faite à une réunion de fonctionnaires techniques et politiques, et les états qui furent établis alors pour une escadre de premier ordre concernaient évidemment l'Australie, vu que le Canada n'avait pas encore entrepris

la construction d'un seul navire de guerre. J'ai déjà demandé si le ministère avait câblé au gouvernement australien pour en obtenir des renseignements quand au coût de son escadre. L'amirauté, lors d'une conférence solennelle, a fait une déclaration qu'on trouve à la page 26 du procès-verbal des procédures de la conférence de 1909 et dont j'ai préparé une copie à seule fin de l'adapter à deux unités navales; or, je constate que ce document établit que le coût de deux unités navales en 1909 aurait été de £7,390,000. En établissant ces calculs, j'estime à $5 la valeur d'une livre sterling; par ce moyen, on peut constater que le coût de cette unité navale s'élèverait à $36,950,000. Voici le tableau que j'ai préparé:

Coût de deux unités navales soumis par l'amirauté lors de la Conférence impériale, le 19 août 1909:	
2 croiseurs cuirassés (classe du nouvel Indomitable)..	£4,000,000
6 croiseurs protégés (classe de ville) à £350,000 chaque.. .. .	2,100,000
12 contre-torpilleurs (classe de rivière) à £80,000 chaque..	960,000
6 sous-marins (classe "C") à £55,000 chaque..	330,000
	£7,390,000

Je fournis ces calculs que j'ai établis dans le but de vérifier le coût exact et dans celui d'obtenir les données les plus récentes possibles; je tiens à ce qu'on ne puisse mettre en doute ce que j'avance et que cela puisse servir de base à une estimation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux que seuls peuvent calculer ceux qui se livrent à l'industrie de la construction des navires—je mettrais l'amirauté elle-même à défi de contredire ces chiffres. Cette tâche lui serait facile, si elle avait fait exécuter des travaux de cette nature au cours des trois derniers mois et la correspondance qu'on nous a soumise ne laisse rien qui nous porte à croire que c'est là ce qu'elle a fait. Si l'on compulse les états indiqués à l'Annuaire de la marine de 1912—et que tout honorable membre de cette Chambre peut faire facilement—on trouvera le montant payé en 1912 pour la construction de deux unités navales au cours de cette année-là. J'ai pris un navire du type des croiseurs cuirassés, l'"Indefatigable". C'est un vaisseau du type le plus récent—nul ne saurait dire le contraire—et son équipement ne laisse aucunement à désirer. Le coût de deux croiseurs du type de l'" Indefatigable " serait de £1,563-769, .y compris les canons.

M. BORDEN: Quelles sont les dimensions de l'" Indefatigable "?

M. MACDONALD: Il jauge 18,750 tonneaux.

M. BORDEN: Soit environ 10,000 tonneaux de moins.

M. MACDONALD: C'est le type des navires qui sont à la tête de l'escadre de l'Australie. Je prends ce navire parce que j'estime qu'il nous fournit un exemple assez juste des navires que nous devrions avoir à la tête de nos escadres.

M. BORDEN: Il a été lancé en 1909.

M. MACDONALD: Il fut terminé en 1911.

M. BORDEN: Il a été lancé en 1909.

M. MACDONALD: L'année de son parachèvement, d'après cet état, est 1911. Il file 25 nœuds.

M. HAZEN: Le dreadnought d'aujourd'hui atteint une vitesse beaucoup plus grande.

M. MACDONALD: Je parle de la classe des navires qui seraient à la tête des divisions navales canadiennes; c'est aussi le type du navire qui fera partie des escadres de l'Australie. Les fonctionnaires ne sauraient dire à mon honorable ami qu'au point de vue pratique le Gouvernement devrait entreprendre la construction de navires d'un type différent de celui que l'Australie a choisi pour l'escadre qu'elle fait construire.

M. HAZEN: On ne pourrait construire un navire de 18,000 ni de 20,000 tonneaux.

M. MACDONALD: Je prends les faits tels qu'ils existent.

M. HAZEN: Tels qu'ils étaient.

M. MACDONALD: Je parle des navires qui seraient à la tête de chaque escadre de la marine canadienne. D'après ces données, je constate que des croiseurs non cuirassés du type des "Bristol" coûtent £364,000, ce qui représenterait £2,189,716 dans notre cas. Je n'ai pu trouver dans cet Annuaire le coût des contre-torpilleurs construits l'année dernière, mais je possède certains renseignements autorisés sur le prix que la France doit acquitter dans le cas des contre-torpilleurs qu'elle fait construire présentement et qui ne seront livrés qu'à la fin de cette année ou dans le courant de l'année prochaine. Ces navires sont du type le plus récent et le plus perfectionné. En faisant ces calculs, on doit tenir compte—ainsi que l'a fait observer l'honorable représentant de Guysborough—que le coût de la construction en France est beaucoup plus élevé que celui qui a cours en Angleterre. Les chiffres pour douze contre-torpilleurs de la classe de rivière à £125,197, donnent £1,501,764. La même observation s'applique au cas des sous-marins. S'il faut en croire le mémoire de l'amirauté, celle-ci portait à £55,000 le coût de chaque sous-marin. Dans le but de mieux me rensei-

gner, je me suis donné le mal de me renseigner sur ce qui se passe en France quant à ce qui nous occupe; je me suis adressé à des sources autorisées. Observons que l'on construit des navires semblables sur les chantiers maritimes français et les chiffres que je fournis sont ceux qui représentent le coût des sous-marins en voie de construction et qu'on lancera au cours de cette année. Le coût indiqué est de £100,000 pour chacune de ces unités ce qui, pour six sous-marins, implique une dépense de £7,365,010 pour les deux escadres dont il s'agit. Si l'on évalue à cinq dollars la valeur de la livre et si l'on se base sur cette donnée pour calculer le coût de deux unités navales, on abaisse à $36,825,000 le coût réel de construction.

Mon honorable ami a déposé la correspondance qui se rattache à cette question et que je n'ai pas eu l'avantage d'étudier avec soin. J'estime qu'on devrait nous fournir l'occasion de compulser très attentivement le document qu'on a déposé sur le bureau, parce que ce que nous débattons en comité est la question de savoir comment on doit dépenser ce montant de $35,000,000 pour le plus grand bien du Canada et de l'empire. L'honorable ministre des affaires navales, ou ses fonctionnaires, ont préparé un état indiquant le coût de deux escadres où il est question de $40,000,000 et non pas de $68,000,000 ni de $50,000,000. C'est le montant que mon honorable ami a envoyé à l'Angleterre qui l'a trouvé insuffisante.

M. BORDEN: Que mon honorable ami me pardonne—il parle du coût de construction acquitté par l'Angleterre—non pas de celui que le Canada doit payer.

M. MACDONALD: Je parle du premier document. Ce chiffre ressort immédiatement à la seule lecture de la lettre adressée par le très honorable premier ministre.

M. BORDEN: Il est question de $53,548,000.

M. MACDONALD: Ce serait le montant que le Canada devrait acquitter.

M. BORDEN: En effet.

M. MACDONALD: Examinons chaque chose en son temps. Je discute la question du coût en Angleterre. Si je ne me trompe, l'autre soir mon très honorable ami a indiqué que le coût de deux escadres, si on les construisait en Angleterre, serait de $51,000,000, ce qui dépasse de $11,000,000 environ le montant indiqué à l'origine. J'ai fait deux ou trois comparaisons qui se rattachent à cette question de coût et qui font connaître des résultats particuliers. Si l'on accepte l'avancé de mon très honorable ami et si on le compare aux chiffres indiqués à l'Annuaire naval de 1912, on relève un excédent de $6,653,000. J'ai établi cet état en comparant chaque donnée aux chiffres obtenus finalement par mon très honorable ami de l'amirauté qui lui a fait observer que les chiffres qu'il indiquait étaient trop peu élevés. Si l'on tient compte du coût de construction en Angleterre, l'on constate que l'état fourni dépasse de $6,653,000 le coût de construction des navires mis en chantier et terminés l'année dernière, et qu'il est plus élevé que celui des navires de type semblable que l'on construit en France où, cependant—ainsi que je l'ai fait observer—ce coût est plus élevé qu'il ne l'est en Angleterre.

M. HAZEN: Cet état comprenait-il le coût des approvisionnements et du charbon?

M. MACDONALD: Ce n'est pas là le point que je veux établir, parce que nous pouvons nous-mêmes résoudre le problème du charbon au Canada; en effet, nous avons les houillères de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie-Anglaise et, s'il nous faut de l'huile, nous en trouvons en abondance au Nouveau-Brunswick. Certes, le Canada peut jouer un certain rôle à ce point de vue.

M. LEMIEUX: L'amirauté anglaise ne jette-t-elle pas les yeux sur les champs de pétrole de la Nouvelle-Ecosse?

M. MACDONALD: La presse l'a annoncé. Je réaffirme ce que je disais vendredi dernier, que les données fournies par l'amirauté et communiquées à la Chambre afin de démontrer que le Canada ne peut pas s'engager dans la construction navale sont telles qu'elles exigent l'examen le plus minutieux, et marchant sur les brisées des membres de la ligue de la défense impériale, je n'hésite pas à dire qu'elles sont absolument fallacieuses et inexactes. Qu'on compare l'état communiqué par le premier ministre à l'état soumis de la façon la plus solennelle par l'amirauté en 1909. Il en coûterait $8,000,000 à $14,000,000 de plus pour construire ces navires de guerre qu'il en eût coûté à une colonie pour deux unités navales, d'après la première estimation. Aucun renseignement fourni à la Chambre ne justifie ce calcul.

Des membres de la droite ont déclaré que, depuis le premier de l'an, le coût s'est accru d'une façon anormale; cependant, les données authentiques que nous obtenons de bonne source jusqu'au mois de décembre 1912 ne donnent pas raison de supposer qu'il y ait une augmentation de $8,000,000 à $14,000,000 dans le coût de ces navires en Angleterre. Le 18 de décembre, le premier ministre déclarait à l'honorable Winston Churchill qu'il était porté à croire que l'estimation était trop basse, et voici ce qu'il lui écrivait:

Vous aurez peut-être l'obligeance de la soumettre à un spécialiste de votre ministère ou à des personnes expertes dans la construction navale et de nous fournir un état estimatif

qui pourra servir devant le Parlement au besoin.

Le premier ministre ne nous a pas communiqué la réponse à cette lettre, et nous n'avons rien qui indique qu'un spécialiste ou une personne au courant de la construction navale ait fourni ces chiffres. Il serait intéressant de le savoir. Bien que la lettre traite d'affaires personnelles, le premier ministre devrait être en mesure d'éliminer ces passages et de nous rapporter les propres paroles du premier lord de l'amirauté en réponse à cette lettre.

M. BORDEN: Je les ai rapportées.

M. MACDONALD: Se trouvent-elles dans ces documents?

M. BORDEN: Oui.

Une VOIX: Adopté.

M. MACDONALD: L'honorable député ne devrait pas être assez naïf pour crier "adopté"; il nous faut discuter ce sujet avec un certain sentiment de nos devoirs. Je ferai observer au premier ministre que ce document n'est pas daté et n'indique pas à quel moment ces prix ont été obtenus.

M. BORDEN: Il m'a été envoyé le 24 de janvier.

M. MACDONALD: Un document semblable exige un examen attentif. Je signalerai cette anomalie que, dans cette pauvre correspondance, l'amirauté déclare qu'il en coûtera $14,000,000 de plus pour construire les navires de deux divisions navales qu'il en aurait coûté, d'après elle, en 1909.

M. BENNETT (Calgary): Des navires de la même dimension.

M. MACDONALD: De la même dimension; il est impossible de dire d'après ce document quelle est la dimension du navire. Pour base de mes calculs, j'ai pris le coût estimatif d'un navire du type "Indomitable" en 1909, lorsque le projet de la flotte australienne a été annoncé. Je prétends que le ministre de la Marine devrait se mettre en communication avec l'Australie et s'assurer du coût des navires qu'elle construit actuellement. C'est là une question des plus importantes au moment où nous songeons à l'emploi de ces $35,000,000 et où les partis sont divisés sur la question de savoir si les navires seront construits au Canada, ou si les fonds seront envoyés hors du pays. L'écart entre ces chiffres exigent de plus amples explications. J'ignore si on a appelé l'attention du premier ministre sur l'accusation contenue dans ce document, à savoir que le mémoire qu'il a communiqué au Parlement renfermait des renseignements qui, au dire de l'auteur de cet écrit, étaient complètement erronés au sujet du nombre des navires mis en chantier en 1909. L'amirauté était formellement accusé d'avoir fourni au Canada, dans ce document officiel, des renseignements faux et trompeurs. Je répète que les détails de la comparaison des prix de revient d'après ces derniers calculs sont absolument de nature à induire la Chambre en erreur et que le comité ne saurait se prononcer.

M. BORDEN: Si je comprends bien, voici quel était le reproche: certains navires doivent être rattachés au programme de l'année suivante plutôt qu'au programme de l'année de leur mise en chantier, au dire de l'amirauté. Cela ne concerne en rien la question que nous étudions .

M. MACDONALD: Pas du tout.

M. BORDEN: Pourquoi donc en parlez-vous?

M. MACDONALD: J'en ai parlé pour montrer l'inexactitude des chiffres qui nous ont été fournis et pour le motif que l'honorable premier ministre m'a critiqué vendredi soir parce que j'osais mettre en doute la véracité de l'amirauté. J'ai fait observer que les lords de l'amirauté n'ont pas craint de fournir des renseignements erronés dans une autre circonstance.

M. BORDEN: Je n'ai pas reproché à mon honorable ami de critiquer l'amirauté, mais j'ai déclaré que nous avions tout lieu de considérer que les renseignements de l'amirauté nous étaient fournis de bonne foi, et c'est ce que je me propose de faire. Quant au coût de la construction de navires de guerre en Australie, nous n'en construirons pas là-bas et je ne crois pas que l'observation soit pertinente. Nous considérons qu'il importe de savoir quel sera le coût des navires en Grande-Bretagne et au Canada. Quant à l'estimation du coût au Canada, nous avons précisément adopté l'idée que le chef de l'honorable député a émise en 1910, lorsqu'il tenait ce langage que j'ai déjà cité et que je vais citer de nouveau:

> D'après les calculs faits en Angleterre, le coût total de ces onze navires sera de 2,338,000 louis, ou d'un peu plus de $11,000,000. En supposant que les navires fussent construits au Canada, il nous faudrait ajouter au moins 33 pour 100 au coût qui vient d'être mentionné.

Tous les renseignements que nous avons pu obtenir nous portent à croire que cette estimation est vraiment très modérée. Je n'ai trouvé personne qui dirait que l'augmentation du coût serait inférieure à 35 p. 100. Il me semble que nous avons donné à nos adversaires tous les renseignements légitimes relativement à cet article, vu surtout que les arguments invoqués avec beaucoup d'insistance par les députés de la gauche ont moins trait au présent article qu'à l'article suivant, c'est-à-dire aux fins auxquelles ces fonds seront consacrés. L'article que nous étudions actuellement a simplement pour objet d'ouvrir un crédit de

$35,000,000 afin d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire. L'article suivant est celui qui prescrit l'emploi de cette somme.

M. PUGSLEY: Le premier ministre peut-il me dire quel a été le pour-cent de l'augmentation du coût de la construction des navires en Grande-Bretagne de 1910 à nos jours?

M. BORDEN: L'honorable député peut faire ce calcul lui-même. J'ai communiqué les chiffres fournis par l'amirauté concernant le coût en 1910 et au mois de janvier de l'année courante. Je n'ai pas calculé la moyenne.

M. PUGSLEY: S'il y a eu une forte augmentation du coût de la construction en Angleterre parce que les salaires se sont sensiblement accrus là-bas de 1910 jusqu'à présent, le premier ministre croit-il qu'il soit sage d'ajouter le même quotient qu'en 1910 pour la construction des navires au Canada?

M. BORDEN: Il s'agit de savoir, il va sans dire, s'il y a eu une augmentation correspondante au Canada. Il y a quelques semaines, j'ai rencontré plusieurs personnes qui s'occupent de la construction des navires. Je ne sais si je me rappelle exactement le pour-cent qu'elles ont mentionné, mais si mes souvenirs sont fidèles, elles ont déclaré que la main-d'œuvre coûte 68 p. 100 de plus au Canada qu'en Grande-Bretagne. J'ai rencontré plusieurs constructeurs de navires de toutes les parties du pays, et quelqu'un a fait cette assertion que tous ont corroborée.

M. HAZEN: J'ai un état concernant la construction des navires ordinaires, état qui a été préparé par M. Polson de la Polson Shipbuilding Company. Il donne les salaires de tous les ouvriers qui coopèrent à la construction d'un navire au Canada et dans le Royaume-Uni, des charpentiers, des peintres, des forgerons, etc. D'après cet état le coût moyen de la main-d'œuvre dans les chantiers maritimes du Canada est à l'heure actuelle de 68 p. 100 plus élevée qu'en Grande-Bretagne.

M. PUGSLEY: Comment se fait-il que le Gouvernement ait reçu de constructeurs d'Angleterre et du Canada des soumissions pour la construction de navires, et que l'un des constructeurs des bords des Grands lacs ait obtenu une entreprise? Je crois savoir que l'écart était très faible, environ 5 p. 100.

M. HAZEN: La raison que m'a donnée l'un des constructeurs de navires canadiens, M. Polson, est que les constructeurs canadiens qui ont obtenu des entreprises à ces prix-là ont subi des pertes.

Sir WILFRID LAURIER: Je soumets au premier ministre que la discussion qui a eu lieu a été très légitime. Il est une heure, et je crois qu'il est temps que nous levions la séance. Je sais que mon honorable ami désire faire adopter l'article, mais je suis d'avis que nous devons le discuter comme il convient. Le débat a été très intéressant et le premier ministre a cité des chiffres que personne ne pourrait étudier aujourd'hui.

M. BORDEN: Le débat qui a eu lieu aujourd'hui a plutôt trait à l'article suivant qu'au présent article. Quant à ce dernier, c'est un article que mon honorable ami a inséré dans son propre projet de résolution.

Je ne vois donc pas quelle objection particulière il peut y avoir à l'adopter. L'article suivant se rapporte à la manière dont l'argent sera employé, et cette question pourra très justement être discutée à l'occasion de cet article.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne suis pas prêt à accepter la proposition de mon très honorable ami, et j'aurai peut-être quelque chose à dire qui changera son opinion. L'honorable chef du Gouvernement a très bien fait de fournir les renseignements que nous avions le droit d'obtenir, et c'est ce débat qui a eu lieu qui nous a valu de les obtenir. C'est autant d'ouvrage de fait sur l'article suivant. Mon très honorable ami refuse-t-il de lever la séance à une heure du matin?

M. BORDEN: Je crois que nous devrions adopter au moins un article du bill.

M. SINCLAIR: Au commencement de ce débat, j'ai voulu faire savoir à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que la question de la différence dans le coût de construction d'un navire aux Etats-Unis et en Angleterre, question qui a fait le sujet d'une discussion entre lui et l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), est traitée dans l'Annuaire naval. Ce livre donne les chiffres officiels du coût de construction des navires de guerre, et il y a une très petite différence entre le coût aux Etats-Unis et le coût en Angleterre.

On y trouve par exemple le coût exact du "Collingwood", un des dreadnoughts construits en Angleterre dans les chantiers de Devonport, et ce coût d'après les pièces officielles, a été de £1,781,609. On fait aussi la comparaison entre ce dreadnought et le "Delaware" qui a été construit à Newport-News, aux Etats-Unis. Ce sont deux navires presque semblables. Le "Delaware" a coûté environ £1,850,000. On donne aussi le coût par tonneau. Le "Collingwood" a coûté £89.9 par tonneau et le "Delaware" £92.5. Je veux faire remarquer que ces deux navires se ressemblent beaucoup...

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je soulève la question de

règlement. Si nous devons faire quelque travail réel, comme nous le voudrions, l'honorable député devrait s'en tenir à l'article soumis au comité, et alors nous pourrions faire quelque travail.

M. SINCLAIR: Je discute l'article soumis au comité.

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député s'écarte de la question. En réalité la discussion a été la plupart du temps en dehors du sujet.

M. TURRIFF: Le premier ministre est dans le même cas.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député (M. Sinclair) veut bien lire l'article, il s'apercevra que la question qu'il discute ne s'y rapporte pas.

M. SINCLAIR: Je réponds à une assertion du ministre de la Marine et des Pêcheries. Non seulement a-t-il affirmé une ou deux fois au commencement du débat, mais en l'absence. . .

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. le PRESIDENT: Je ne suis pas intervenu tant que mon attention n'a pas été appelée sur l'irrégularité du débat. Mais je crois maintenant qu'il est de mon devoir de demander à l'honorable député de s'en tenir à la question.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable ministre des Travaux publics a prétendu que les observations de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) sont irrégulières, et vous avez, monsieur le président, soutenu sa prétention. Or, je crois qu'il n'est que juste que le comité sache sur quoi vous basez votre décision. L'article est ainsi conçu:

Sur et a même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. MACLEAN: Est-ce que j'enfreins le règlement, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: L'honorable député se propose-t-il de contester la décision du président?

M. MACLEAN: Je veux seulement en appeler au président, sans soumettre sa décision au comité. Je veux faire voir que l'article 2 est suffisamment vaste pour permettre toute discussion possible sur la nature des navires, leur coût, leur emploi. . .

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. MACLEAN: Nous avons certainement le droit de discuter la décision du président. Je suppose, monsieur le président, que votre désir est de rendre des décisions justes, mais je crains que vous n'ayez pas considéré suffisamment l'étendue de cet article. Je prétends donc qu'il y a très peu de choses qu'un membre du comité ne peut pas discuter dans l'étude de l'article 2—le coût, le nombre des navires, et leur emploi ultérieur, etc. Nous pouvons certainement discuter ces choses au sujet de cet article. Je ne crois donc pas que l'objection de l'honorable ministre des Travaux publics aux remarques de l'honorable député de Guysborough puisse tenir.

M. le PRESIDENT: L'article 2 pourvoit à l'application de la somme de $35,000,000 dans le but d'accroître les forces navales de l'empire, mais ne parle en aucune façon de construction de dreadnoughts au Canada ou ailleurs. Je n'insisterais pas, si l'article 3 du bill ne faisait pas une mention spéciale de la construction:

Ladite somme doit être employée et appliquée sous la direction du Gouverneur en conseil à la construction et à l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant.

M. MACLEAN: Je ne vois pas, monsieur le président, comment vous pouvez, ou comment un autre membre du comité peut, au moment actuel, prendre connaissance des articles 3, 4 et 5 du bill. Nous discutons l'article 2, et, comme vous le dites, cet article comporte deux choses, premièrement le vote de $35,000,000, et deuxièmement l'objet du crédit qui est "d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire." Je crois donc qu'en toute justice il n'y a, pour bien dire, pas d'aspect de la question navale que nous discutons depuis le 5 décembre que nous ne puissions pas avec raison discuter à l'occasion de cet article.

M. le PRESIDENT: C'est au comité de décider. Le règlement dit. . .

M. MACLEAN: Nous connaissons l'article du règlement.

M. le PRESIDENT: La règle qui s'applique dans le cas actuel est l'article n° 13, paragraphe 5:

Les observations en comité général doivent porter strictement sur l'item ou l'article en délibération.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avons discuté pendant toute la journée jusqu'à une heure ce matin sur un sujet que vous dites n'être pas compris dans l'article en discussion. Cette discussion a été faite jusqu'à présent de consentement mutuel, et elle a eu lieu parce que le Gouvernement a donné à la Chambre les renseignements qu'elle avait droit d'avoir. Mais vous décidez maintenant, monsieur le président, que nous ne pouvons pas continuer la dis-

cussion d'un sujet qui nous a occupé jusqu'à présent.

M. BORDEN: L'objection a été soulevée par l'honorable ministre des Travaux publics. Le Gouvernement a donné ces renseignements à la Chambre parce qu'on les lui demandait, mais en réalité ils se rapportent beaucoup plus à l'article suivant qu'à celui-ci, qui applique seulement la somme de $35,000,000 dans le but de renforcer la marine active de l'empire. Je dirai à mon très honorable ami qu'une longue discussion sur le coût relatif des navires de guerre construits au Canada, en Australie et en Angleterre est irrégulière.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami comprendra que son objection n'est pas fondée. Lorsque nous avons demandé les renseignements en question, mon honorable ami n'a pas dit qu'il les donnerait lorsque nous discuterions l'article suivant, mais il a donné dès le commencement les chiffres comparés du coût des deux flottes que nous proposons, et des dreadnoughts qu'il propose d'offrir. La demande était si raisonnable que l'honorable chef du Gouvernement n'a soulevé aucune objection fondée sur le règlement, et nous avons certainement le droit maintenant de discuter les renseignements qu'il nous a fournis.

M. BORDEN: La discussion a porté non seulement sur l'article soumis à l'étude, mais sur l'article suivant.

Sir WILFRID LAURIER: Le simple fait que ces renseignements ont été fournis doit nécessairement donner lieu à quelque discussion.

M. BORDEN: On a profité du premier article du bill, qui se rapporte au titre, pour faire une très longue discussion.

Sir WILFRID LAURIER: La pratique généralement suivie lorsque la Chambre se forme en comité général pour étudier un bill, est de discuter le bill d'une façon générale, et non pas de restreindre le débat à un article en particulier.

M. BORDEN: Je crois que c'est ce que, du consentement des deux partis, on a fait tout d'abord.

M. GRAHAM: Dans tous les corps délibérants on discute sur le premier article toute la question, ou quelquefois sur le deuxième. L'article 2 du présent bill propose de dépenser $35,000,000, ce qui est la base même du principe général du projet de loi. Mon très honorable ami nous dit que l'article suivant traite de la manière dont l'argent sera employé, mais je prétends qu'avant que nous discutions l'article suivant, nous avons le droit de discuter les principes généraux du bill sur l'article précédent.

Sir WILFRID LAURIER.

M. BORDEN: Je ne puis m'accorder avec mon honorable ami. Le principe général du bill est discuté et affirmé lors de sa deuxième lecture, et lorsque la Chambre se forme en comité général, elle n'est censée devoir discuter que les détails du bill.

M. GRAHAM: Ainsi que je l'ai déjà dit, la deuxième lecture du bill fournit l'occasion de faire une revue générale de toute la question. Cette revue aurait pu avoir été faite aussi sur l'article premier du bill, et si j'avais été dans la Chambre, je crois que je me serais opposé à conserver le mot "aide" dans le titre du bill. Je prétends que ceux qui payent les taxes et contribueront pour leur part dans la souscription de ces $35,000,000, ont le droit de bien connaître toute la question et le plan que le Gouvernement se propose d'adopter. Je suis plus que surpris de voir que mon honorable ami le ministre des Travaux publics, cherche à empêcher la discussion de ce bill.

Quelques VOIX: Sur cet article.

M. GRAHAM: Le pays sait maintenant que le ministre des Travaux publics a voulu empêcher la discussion de cet article. Si le présent projet de loi était sans importance, il pourrait y avoir quelque excuse à une semblable conduite; mais, comme cette affaire met en jeu les plus chers intérêts du peuple du Canada il considérera comme une injure toute tentative de mettre des empêchements à un débat loyal. Jusqu'ici, pour le moins, la discussion s'est rattachée au bill qui nous est soumis, et, à cause des informations que l'on nous a communiquées ce soir seulement, je crois que les règles de la Chambre n'ont pas été faites pour recevoir l'application qu'en a voulu faire le ministre des Travaux publics dans sa tentative de nous bâillonner.

M. ROGERS: Il sied mal aux membres de la gauche d'attribuer à ceux de la droite l'intention de les bâillonner. Si jamais dans cette Chambre ou partout ailleurs il a été donné des preuves du désir de dévoiler toute la vérité et d'encourager le loyal examen d'une mesure importante, ça été à l'occasion du présent bill.

Sir WILFRID LAURIER: Et vous voudriez maintenant l'empêcher de se continuer.

M. ROGERS: Mon très honorable ami se trompe absolument. Je répète qu'il a été donné toutes les occasions de pousser le débat jusqu'à ses limites raisonnables.

Après que chacun a pu discuter la question de la manière la plus large possible, non seulement aujourd'hui mais vendredi dernier, c'est avec raison que l'on s'est réclamé du règlement, et que l'objection présentée a été soutenue par le président. Je dirai plus: je crois que nous avons eu raison d'en appeler

au règlement, ne serait-ce que pour sauver les membres de la gauche de l'humiliante position dans laquelle ils se placent vis-à-vis le peuple. Ce même article que nous étudions dans le moment, ils en ont voté l'adoption; et non seulement ont-ils voté en faveur de l'article dans cette Chambre, mais j'ai à la main une brochure que leur bureau d'Ottawa fait circuler par tout le Canada et qui est lu par les intelligents électeurs. Dans cette brochure, il est dit:

L'objet principal de....

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre!

M. ROGERS (lisant):

L'objet principal, l'aide morale que le Canada pourrait fournir, il y a déjà été pourvu.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. CLARK (Red-Deer): Je soulève la question de règlement. Quoi que ce soit que l'on puisse dire sur les autres points qui ont été soulevés, les actes d'un bureau qui, dans cette ville, fait campagne en faveur d'un parti ou d'un autre n'ont de rapport aucun avec le deuxième article du présent bill.

M. le PRESIDENT: J'ai cru comprendre que le ministre se proposait d'établir ce rapport que l'on conteste. S'il ne le fait pas, il sera naturellement déclaré qu'il est pas dans la question.

M. ROGERS: Je vais certes l'établir, et je répéterai le paragraphe qu'il y a ici:

Par le consentement de l'opposition au vote de la somme proposée, c'est-à-dire 35 millions.

M. MACDONALD: Nous n'avons pu entendre ce que vous avez dit.

M. ROGERS (lisant):

L'objet principal, l'aide morale que le Canada pourrait fournir, il y a déjà été pourvu par le consentement de l'opposition au vote de la somme proposée par le Gouvernement, c'est-à-dire 35 millions.

Après tout cela, ce n'est sûrement pas être trop exigeant à pareille heure du matin de demander que l'on se conforme au règlement. Quand déjà les membres de la gauche ont accepté par leur vote ces articles, quand ils ont fait savoir à leurs amis dans tout le Canada, qu'ils ont agi ainsi devant la Chambre, ce n'est pas se montrer trop exigeant que de se réclamer du règlement pour avancer quelque peu l'étude de ce projet de loi, et demander que cet article soit adopté ce soir.

M. CLARK (Red-Deer): J'avoue que le ministre des Travaux publics a pu finalement réussir à rattacher les actes de ce bureau à l'objet en discussion. J'avais pris la parole pour dire à mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) que, pour un esprit absolument impartial, il se montrait un peu trop sévère à l'endroit du ministre des Travaux publics. L'objection que celui-ci a soulevée était en somme bien fondée. Je me suis étonné, cependant, que le premier ministre l'ait soutenue. Il est notoire, en effet, que, pendant deux heures, il a enfreint les règles strictes du débat. Après tout, le franc jeu britannique exige que l'équité règne dans nos délibérations, et la majorité doit avoir quelque égard pour la minorité. Le ministre des Travaux publics mérite, je crois, à un autre point de vue, que je le défende. Nous n'avons aucune raison de douter que, s'il se fût trouvé dans cette salle, alors que le ministre de la Marine et le premier ministre faisaient maint accroc au règlement, il se serait prononcé contre eux; mais il n'était pas ici, et c'est pourquoi, il me semble que l'honorable député de Renfrew-sud s'est montré trop sévère à son égard.

M. BORDEN: Je n'ai fait que répondre à des demandes de renseignements de la part des membres de la gauche.

M. CARVELL: Ces demandes n'étaient pas admissibles, et ce n'est pas cela, que je sache, qui aurait pu les rendre telles.

M. BORDEN: J'ai cru devoir les laisser passer.

M. CLARK: J'avais pris la parole afin de pacifier les esprits, et aussi pour discuter paisiblement le principe de cet article. De même que l'honorable député de Renfrew-sud, j'estime qu'à l'occasion de la deuxième lecture d'un projet de loi, la discussion doit être absolument libre. L'étude en comité d'une mesure a, si je ne me trompe, pour objet de sauvegarder jusque dans leurs dernières limites les droits du peuple. Nos délibérations parlementaires ont eu autrefois pour but de prévenir les empiétements de monarques et de barons despotiques, et, si ce mode de procéder est encore en usage, c'est que toujours il importe de défendre le pauvre contre des actes tyranniques ou simplement mauvais. Nous pourrions fort bien lever la séance et permettre au Gouvernement d'examiner jusqu'à point il est opportun de dépenser tout cet argent sans y avoir bien réfléchi. On ne cesse de nous rappeler notre vote en faveur de dépenses à faire. Supposez que ce soir l'amirauté nous fasse par dépêche savoir que cet argent n'est pas nécessaire, qu'elle est revenue sur sa décision, et qu'au lieu d'une marine, c'est une flotte d'aéroplanes dont elle a besoin. Ne serait-ce pas là un motif d'attendre? L'honorable ministre devrait, je crois, nous dire si le gouvernement anglais ne lui a pas communiqué des renseignements exacts sur ce qui s'est passé devant la commission budgétaire du reichstag. Les journaux qui viennent de nous arriver de la Grande-Bretagne rendent comptent de ce qui se passe devant cette commission. Je ne vous lirai pas tout. Je pourrais faire venir un journal

et vous lire une demi-colonne, trois quarts de colonne, de ce que cette commission a décidé; mais, pour autant que j'ai pu en maîtriser les détails, la chose me paraît si bien résumée en quelques phrases dans un article de tête du "Daily News" de Londres du 20 février—il y a onze jours seulement—que j'ose appeler l'attention de mon très honorable ami le premier ministre sur les quelques mots suivants:

Dans le nouveau compte rendu des délibérations de la commission budgétaire du reichstag, quatre points méritent une attention particulière. Premièrement, l'énergie avec laquelle des députés ont prié le cabinet allemand d'étudier avec soin tout projet d'entente navale qui lui serait soumis par l'Angleterre; deuxièmement, la déclaration que fait **M. l'amiral von Tirpitz, qu'il a parlé pour** lui-même, et non pour le chancelier ni pour le gouvernement. Il y a à ceci un tempérament, en ce qu'il donne clairement à entendre que le chancelier et le cabinet partageront probablement son avis. **Troisièmement, son assertion que, à son avis,** l'Allemagne prendra volontiers en considération toute proposition raisonnable relative à une entente sur la question navale avec l'Angleterre. Quatrièmement, sa déclaration que ce changement est dû à ce que, durant la crise balkanique, on a découvert que les intérêts de l'Angleterre et ceux de l'Allemagne étaient identiques.

Ce résumé impartial de ce qui s'est passé devant la commission budgétaire du reichstag me paraît avoir une importance capitale dans l'examen de la question de savoir si nous devons faire une halte et nous demander sérieusement s'il est bien utile de dépenser un sou de cette somme. Si l'importance de ces déclarations échappe à la prévoyance du Gouvernement ou de cette Chambre, elle n'échappera pas à la pénétration du peuple. Je crois avoir de très bonnes raisons de signaler particulièrement à notre attention la dernière déclaration de l'amiral von Tirpitz, qui est le chef de l'amirauté allemande:

Que ce changement est dû à ce que, durant la crise balkanique, on a découvert que les intérêts de l'Angleterre et ceux de l'Allemagne étaient identiques.

J'ai grandement raison de signaler la chose à votre attention, puisque, dans le discours que j'ai prononcé sur la résolution, j'ai soutenu qu'il était oiseux de parler d'une crise quand l'Allemagne et l'Angleterre se donnaient ouvertement la main pour ramener la paix dans l'Europe orientale. Pour moi, humble député, qui jamais n'espère et ne souhaite rien d'autre, ce fait m'était allé au cœur. Il a vivement impressionné quelqu'un de plus important que moi, et le chef de l'amirauté allemande est prêt aujourd'hui à conclure un accord avec la Grande-Bretagne. Si maintenant il pouvait dans cette Chambre se trouver dix hommes capables de se dégager de toute

M. CLARK (Red-Deer).

considération de parti, et que je voulusse mettre à leur tête un homme impartial, je prendrais le ministre de la Justice, et je crois qu'en fin de compte il jugerait la situation comme la jugent aujourd'hui les six-dixièmes du peuple canadien, autant que j'ai pu m'en assurer par des recherches fort soigneuses, à savoir que nous devons agir avec d'extrêmes précautions.

Ces faits, mis au jour, me semblent autoriser tout au moins le Gouvernement, que dis-je? l'obliger, à se mettre sur-le-champ en communication avec le gouvernement anglais et à s'assurer de ce qu'il peut y avoir de vrai là-dedans. Pour emprunter les expressions dont se sert le mémoire, il y a là sûrement un motif de prolonger l'étude de toutes les circonstances, et un motif de savoir où elles en sont aujourd'hui. La circonstance la plus importante de toute à connaître serait que l'Allemagne et l'Angleterre sont à la veille de conclure une entente qui rendrait non seulement inutile la dépense en dreadnoughts de 35 millions, mais qui ferait de cette dépense un premier pas vers le gouffre du militarisme européen. Tout ce que dit le mémoire sur lequel mon très honorable ami se base pour réclamer ces fonds perd toute signification en présence de la situation qui a nouvellement surgi.

Il me semble que mon très honorable ami le chef du Gouvernement et mon très honorable ami le chef de l'opposition pourraient très bien prendre le temps de discuter l'affaire ensemble et voir s'il n'y aurait pas lieu pour le Canada de revenir, en la personne de nos chefs, à la position que nous occupions, heureusement pour nous, et heureusement pour l'empire, lorsque nous avons adopté à l'unanimité dans cette Chambre la résolution de mars 1909. Je désire en appeler spécialement à mon très honorable ami le premier ministre. Je ne sais pas ce qu'il pensera de mon appel. Il est peut-être un peu idéaliste et romanesque à la Don Quichotte, mais j'ai autant de respect pour mon très honorable ami que quiconque siège en arrière de lui, et je suis aussi sincère qu'un homme peut l'être lorsqu'il lui adresse un pareil langage. S'il prenait cette attitude, je pense qu'il se bâtirait une niche dans le temple de la renommée comme pacificateur, ne cédant la première place qu'à Edouard VII, de sainte mémoire. Les amis complaisant du pouvoir souriront, les chauds partisans souriront; des hommes qui n'ont jamais eu de larges vues sur les affaires humaines, les complaisants du pouvoir lui diront qu'il y perdrait du prestige politique. Je lui dis qu'il peut dire "foin du prestige" qu'il perdrait de cette manière. Trois minutes et demie suffiraient pour faire disparaître toute perte de prestige politique. Ce que je crois, c'est qu'il gagnerait la gratitude éternelle des hommes aimant la paix et des hommes à idées larges du monde en-

tier, et ce qui est plus important, l'adhésion durable des meilleurs éléments parmi le peuple du Canada. Voilà ce que je crois et je le dis tel que je le crois. Je crois rester dans les limites de mes droits en attirant l'attention du Gouvernement sur ce très important changement dans la situation internationale. J'ai pris la liberté dans d'autres débats de lui dire qu'il n'y avait pas grand'raison d'exercer la patience. Personne n'attendait des choses trop héroïques de sa part. Assurément, en ce moment personne n'attendait de mon très honorable ami un pareil effort héroïque que de poser les premières pierres de la construction de la fédération impériale. Il n'y a aucune raison pour laquelle, en entreprenant un ouvrage aussi colossal, il ne procéderait pas avec soin, et je suis sûr que je me tiens strictement dans les limites de cet article en suggérant cela. J'ai environ quinze ou vingt autres raisons de dire que cet article devrait être examiné avec soin, mais j'ose à cette heure du matin intercaler les plus récents renseignements que nous fournissent les journaux, et en l'absence de renseignements plus confidentiels de la part du gouvernement britannique, j'espère que mon très honorable ami acceptera au moins cela comme un raison d'ajourner la suite du débat.

M. MIDDLEBORO: L'honorable membre a déjà voté en faveur de deux escadres devant coûter à peu près $50,000,000. Croit-il, après les renseignements qu'il a maintenant obtenus, qu'il a commis une erreur en votant pour cette résolution?

M. CLARK (Red-Deer): Je répondrai à cette question dans l'esprit dans lequel elle est faite, si vous le permettez. Je ne crois pas que qui que ce soit de l'autre côté de la Chambre puisse me reprocher ce que j'ai dit hier sur la question de la marine, parce que le ministre du Commerce, à qui a été définitivement confié la défense, dans le débat sur la résolution, a dit: Qu'est-ce que cela fait, ce que nous avons pensé ou dit sur cette question il y a trois ans? l'important c'est ce que nous faisons maintenant. Je signale l'argument du ministre du Commerce à l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) et je dis qu'assurément ces nouvelles circonstances méritent d'être étudiées. Je lui laisse la question à régler avec le ministre du Commerce.

M. SINCLAIR: Je suppose que je serai dans la question si je dis qu'il n'y a pas d'urgence qui nous justifie de voter cette forte somme d'argent pour augmenter la marine impériale. Le premier ministre a d'abord commencé la défense de sa politique en disant qu'il y avait urgence dans l'histoire de l'empire, et si je peux démontrer au premier ministre que cette urgence—que de fait il a lui-même abandonnée pour le mot "besoin" inventé par le ministre du Commerce—n'existe pas, je suppose qu'il se désistera de sa politique. Nous avons les assurances répétées du premier ministre de la Grande-Bretagne, du premier lord de l'amirauté et de lord Crew, le leader du gouvernement dans la chambre des lords, qu'il n'y avait pas la moindre cause d'alarme, et que les forces navales de l'empire n'avaient jamais été en meilleur état qu'elles le sont aujourd'hui. Même M. Bonar Law, le leader des unionistes, a dit qu'il trouvait difficile de croire qu'il y eût quelque justification de crainte ou d'alarme.

M. BURNHAM: Puis-je poser une question?—et elle n'est pas vieille de onze jours, elle est d'aujourd'hui. L'honorable député (M. Sinclair) sait-il que l'empereur d'Allemagne a ordonné de porter l'armée allemande à 860,000 hommes, sur pied de paix ou 200,000 hommes de plus que jamais auparavant? Voilà sur quel pied se tient la paix de l'Europe aujourd'hui. Et ce n'est pas simplement une rumeur d'arrière-boutique en Allemagne, comme les honorables membres de la gauche se plaisent à le dire, c'est un fait. L'empereur d'Allemagne l'a ordonné lui-même.

M. SINCLAIR: Cela peut être une raison de voter une plus forte somme pour augmenter les forces de terre du Canada.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. SINCLAIR: Je suis content que mon honorable ami ait soulevé cette question, parce que le fait même que l'empereur d'Allemagne a décidé de dépenser les ressources de son pays pour les troupes de terre l'empêchera de développer la marine allemande. S'il faut $35,000,000 pour augmenter les forces navales de l'empire, il n'y aurait aucune difficulté à trouver cet argent dans la Grande-Bretagne elle-même, parce que l'Angleterre ne maintient non seulement ses énormes dépenses pour l'armée et la marine, mais dans ces dernières années elle a payé $38,000,000 de sa dette nationale. Jamais l'Angleterre n'a été aussi prospère, les importations de janvier 1913 se sont élevées à £4,278,541 de plus que les importations de janvier 1912, et les exportations de janvier 1913 accusent une augmentation de £5,028,-887 sur les exportations de 1912.

M. BOYCE: L'honorable membre prétend-il qu'il est inutile d'appliquer la somme de $35,000,000 à l'augmentation immédiate des forces navales actives de l'empire?

M. SINCLAIR: L'honorable député peut conclure de mon argumentation que l'argent n'est pas nécessaire pour renforcer la marine impériale sur la côte de la Grande-Bretagne.

M. BOYCE: Alors, pourquoi avez-vous voté en faveur de cette dépense?

M. SINCLAIR: Je ne m'oppose pas à la dépense pourvu que la dépense se fasse au

Canada, en premier lieu pour protéger la côte du Canada, et ensuite, s'il en était besoin, pour aider l'empire en temps de danger. Je désire lire un court extrait du discours de M. Winston Churchill, prononcé le 9 février 1912, à Glasgow, devant les Clyde Navigation Trustees, lorsque la question était de savoir si les forces navales de l'empire étaient réellement en état de faire face à toutes les exigences.

Voici ce qu'a dit l'honorable M. Churchill dans cette circonstance:

> Je peux vous faire un très bon rapport sur la marine britannique. En navires, il est possible d'égaler tout autre type de navire au monde et montrer une supériorité évidente navire pour navire. Les rumeurs qui ont rempli les journaux depuis quelques mois que la marine l'an dernier n'était pas prête, sont absolument sans fondement.... Je suis heureux de vous dire qu'il n'y a pas du tout sujet de s'alarmer, il n'est nullement besoin de soulever une panique, il n'est pas besoin de décrire les ressources du pays. Nous disons, parce que c'est juste et vrai, que sur chaque point et dans chaque détail nous n'avons jamais été en meilleure posture, et que le pays n'a jamais été plus uni dans sa résolution de voir maintenir la suprématie de la marine britannique.

En face de pareilles déclarations de la part de l'homme qui est chargé de la défense de l'empire sur mer, devons-nous conclure qu'il est nécessaire pour nous de contracter une dette de $35,000,000 pour renforcer la marine impériale? Mon très honorable ami qui a vu la flotte l'an dernier sait quelles magnifiques forces la Grande-Bretagne possède sur la mer. Avec une côte non protégée comme la nôtre, supposons qu'un ennemi viendrait envahir le pays, quelle défense pourrions-nous lui opposer? Nous dépensons dix ou onze millions de dollars pour notre milice, tandis que nous n'avons pas de forces navales pour correspondre avec elle. Une armée de terre est presque inutile dans un pays maritime comme le nôtre, à moins que nous n'ayons aussi des forces navales. Supposons qu'un ennemi remonterait le Saint-Laurent, un très petit navire de guerre pourrait arrêter tout le commerce sur ce fleuve, et nous n'aurions pas même un destroyer ou quoi que ce soit pour poser une mine qui l'empêcherait de venir. Nous sommes dans une condition sans espoir, et sans appui, depuis que les navires de guerre britanniques ont été retirés des côtes du Canada. Il est absolument nécessaire de prendre quelques mesures pour nous protéger. Il n'est pas juste de dépenser cette très forte somme d'argent pour augmenter les forces navales de la Grande-Bretagne dans la mer du Nord, qui sont déjà assez fortes pour faire face à tous les besoins de la présente génération, tandis que nous avons besoin de protéger notre propre côte.

M. SINCLAIR.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je comprendre que nous n'allons pas ajourner à deux heures ce matin?

M. BORDEN: Le Gouvernement désire qu'on avance un peu plus dans la délibération du projet de loi.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avons fait des progrès.

M. BORDN: Je ne crois pas que nous en ayons fait du tout.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avons eu une discussion très intéressante et importante. Je vois bien qu'il est inutile d'espérer que les règles du franc jeu soient observées entre les deux côtés de la Chambre. Dans la discussion nous n'avons soulevé aucun point auquel il puisse y avoir objection. La discussion qui a eu lieu a été absolument juste sur cette question et nous a procuré des renseignements qui sont absolument nécessaires pour la discussion que nous soutenons.

Si vous devez augmenter effectivement les forces navales de l'empire et si dans ce but vous devez employer $35,000,000, il me semble que d'après les règles du sens commun, la première chose que vous devez demander est le coût des forces navales de l'empire, c'est-à-dire des croiseurs cuirassés, des croiseurs non cuirassés, des contre-torpilleurs et des sous-marins? Rien ne peut être plus en rapport avec la discussion de cette question que les prix de ces navires. A une heure du matin, mon honorable ami le ministre des Travaux publics qui a été absent de la Chambre pendant une partie de la soirée et qui n'a pas pris part à la discussion, fait son entrée et dit que tout cela est contre le règlement.

Le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui sont d'aussi bons avocats que mon honorable ami le ministre des Travaux publics, ont discuté cette question pendant quatre ou cinq heures et il ne leur est jamais venu à l'idée que nous ayons commis une infraction au règlement. Il n'y a certainement pas de sens commun de venir nous dire que nous ne discuterons pas le prix des croiseurs cuirassés ou non cuirassés et des contre-torpilleurs, quand on nous demande d'autoriser le vote d'un crédit de $35,000,000 pour renforcer le vote d'un crédit de l'empire.

La discussion a jusqu'ici porté sur le coût comparatif de notre proposition d'une double escadre et de cette proposition d'une contribution de $35,000,000. Si cette contribution était la dernière, il n'y a pas de doute que notre proposition comporterait une dépense plus forte. Mais qui ne sait que cette contribution n'est que le commencement et que ces contributions doivent être annuelles ou du moins périodi-

ques? Les honorables députés de la droite se sont réjouis évidemment, parce que nous avons voté en faveur de dépenser $35,000,000 pour renforcer la marine impériale. Nous croyons en la défense navale de l'empire. Nous avons voté pour cela. Mais n'y a-t-il pas d'autres moyens de dépenser cet argent pour augmenter les forces navales actives de l'empire que de l'offrir sous forme de la contribution qu'on nous propose? L'Australie crée une flotte australienne, n'augmente-t-elle pas les forces navales de l'empire? Nous croyons en la défense navale de l'empire autant que nos honorables adversaires, mais nous différons dans les méthodes à appliquer.

Le motif que l'on nous donne pour faire voter cet argent, c'est que l'Angleterre est en grand danger et qu'elle ne peut pas faire face à ses ennemis comme elle l'a fait pendant des siècles. Nous repoussons cette idée. Nous disons que cette question devrait être étudiée comme elle l'a été il y a quatre ans, quand la Chambre a mis de côté les opinions de partis et les passions politiques, pour la régler. Nous l'avons considérée seulement au point de vue du patriotisme large et nous nous sommes prononcés en faveur d'une flotte canadienne.

Permettez-moi de demander à nos honorables adversaires: Où est le danger aujourd'hui? Est-il dans la mer du Nord? M. Churchill, le ministre de la marine, nous dit que l'Angleterre est en état de résister à ses ennemis chez elle. Mais sur le Pacifique elle a dégarni ses forces. L'Australie se plaint qu'elle a été laissée seule pour défendre les intérêts anglais dans le Pacifique. Il n'existe pas de danger actuellement, mais c'est le moment de se préparer. Le Japon, se réveillant de sa léthargie séculaire, s'est fait connaître d'une façon merveilleuse et a organisé une flotte et une armée qui peuvent être comparée à celles des nations européennes. On doit reconnaître un grand mérite à lord Lansdowne d'avoir su profiter de l'occasion pour conclure un traité avec cette nouvelle puissance. Ce traité n'a plus qu'une durée de deux ans, je crois. Tant qu'il existera, le Canada n'a rien à craindre et nous espérons que le traité sera renouvelé. Mais s'il ne l'était pas, n'avons-nous rien à protéger sur la côte du Pacifique? Nous avons la côte de la Colombie-Anglaise à garder et aujourd'hui nous n'avons pour cela ni un canon ni un navire. Je le demande à nos adversaires: N'est-il pas préférable d'appliquer cet argent non pas à augmenter les forces navales de l'Angleterre dans la mer du Nord, mais à nous procurer sur l'océan Pacifique une flotte qui sera notre première ligne de défense contre toute attaque possible? Ne pouvons-nous pas étudier cette question en nous plaçant au point de vue de notre devoir à remplir dans l'occasion actuelle? Dans un discours prononcé l'autre jour par l'honorable député de Waterloo-nord (M. Weichel), qui a exprimé de très nobles sentiments, j'ai été surpris des allusions qu'il a faites à l'alliance de l'Angleterre et du Japon. S'il y a quelque chose qui prouve la sagacité et la sagesse de lord Lansdowne, c'est bien le traité qu'il a négocié avec le Japon et qui a été notre protection jusqu'à maintenant.

Je demande à tous les représentants de la Colombie-Anglaise, si nous n'avions pas l'alliance entre l'Angleterre et le Japon, quelle serait la situation de cette province? Nous n'oserions pas nous en rendre compte. Le Gouvernement nous demande de contribuer pour $35,000,000 en faveur de l'Angleterre, mais s'il arrive jamais un moment où ce traité sera dénoncé, il se produira un désir beaucoup plus grand de la part de la Colombie-Anglaise d'avoir quelque protection sur les côtes de l'océan Pacifique. Ce sont là quelques-unes des raisons qui nous forcent, comme en 1909, à donner notre appui à un programme qui comprendra une flotte particulière pour le Canada et qui établira une ligne de défense pour nos côtes et notre commerce en nous permettant de prendre part au conflit si jamais le besoin s'en faisait sentir pour l'empire.

Je crois en avoir dit assez à cette heure tardive pour justifier la position que j'ai prise et j'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant:

Que l'article 2 soit modifié en supprimant tous les mots après le mot "pour" et en les remplaçant par les mots suivants: l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et en rapports intimes avec la marine impériale.

M. BORDEN: Mon très honorable a parlé de questions qui ont été discutées à satiété au cours de ce débat et auxquelles je ne crois pas devoir, à cette heure tardive, consacrer beaucoup d'attention. Il nous a répété maintes fois avec assurance que cette contribution n'est pas la dernière, mais que c'est le commencement d'autres du même genre. Je voudrais dire aux honorables députés de l'opposition qui aimeraient à répandre dans le public qu'il s'agit ici d'une somme d'argent donnée par le Canada au gouvernement anglais pour qu'il la dépense, qu'il n'est absolument question de rien de ce genre. Cette somme est destinée à être consacrée à la construction de trois cuirassés d'escadre du type le plus puissant et le plus moderne qui, pour le moment, prendront place dans la flotte active de l'empire, en vue de protéger tous les intérêts de l'empire, y compris ceux du Canada. Si, à un moment quelconque, ces navires sont réclamés par le peuple canadien pour créer une escadre canadienne de la marine britannique qui serait entretenue dans notre pays, il n'y a

aucune raison pour que ce ne soit pas fait.

Quand mon très honorable ami parle de cette proposition comme d'une contribution, il me semble qu'il ne la qualifie pas convenablement. Ce Parlement, comme tout le monde le sait, ne peut pas contrôler les actions des parlements futurs, qui peuvent en toute liberté régler comme il leur semblera préférable la question de la coopération du Canada à la défense navale de l'empire. Le très honorable chef de l'opposition semble ignorer absolument les conclusions de la note de l'amirauté, ainsi conçues:

Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale et à augmenter par là notre sûreté commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimée, des colonies autonomes de prendre part au maintien de son intégrité.

Dans une autre partie du mémorandum, il est indiqué qu'en raison des circonstances actuelles, l'Angleterre pourrait envoyer une flotte suffisante pour la protection de nos intérêts sur la côte du Pacifique, de sorte que tout ce qu'a dit mon honorable ami à propos de la protection de nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique ne semble pas avoir trait au point actuel.

Ces navires pourraient former partie d'une flotte envoyée pour défendre nos intérêts sur la côte du Pacifique, ou pourraient être maintenus dans la flotte de première ligne de la mer du Nord, car nous avons l'assurance dans ce mémorandum que, soit avec ou sans l'aide que nous proposons, le gouvernement anglais considérerait qu'il est de son devoir de protéger le commerce impérial et les intérêts de l'empire dans le monde entier autant que les ressources des Iles-Britanniques les lui permettraient.

Mon très honorable ami a exprimé une idée nouvelle dans l'amendement qu'il a proposé. Au début de la soirée, il faisait connaître son intention de réfuter l'affirmation que j'avais faite, que lui-même et son parti avaient déjà accepté cet article qu'on a discuté durant plusieurs heures. Il n'y a pas de doute que tous les députés de l'opposition ont déjà absolument voté pour cet article de la résolution et du bill qu'ils citent maintenant. Permettez que je lise l'article de la résolution que j'ai proposée:

Sur et à même le fond du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas $35,000,000 dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

M. BELAND: Ce n'était pas tout.

M. BORDEN: Je sais que ce n'était pas tout, mais c'était bien assez, parce que mon honorable ami a voté pour cela, bien qu'il votera contre maintenant.

M. PUGSLEY: Le Canada ne fait-il pas actives de l'empire.

M. BORDEN.

M. BORDEN: Ce n'était pas restreint au Canada. Cela comprenait tout l'empire. Comme l'honorable député de Saint-Jean ne semble pas saisir la portée de la résolution, je la lirai de nouveau:

Sur et à même le fond du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas $35,000,000 dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Mon honorable ami n'a pas présenté des arguments en faveur des forces navales actives de l'empire, mais bien d'une marine canadienne, sauf quand il a voté pour cette résolution.

Sir WILFRID LAURIER: Le Canada n'est-il pas dans l'empire?

M. BORDEN: Oui, mais ce n'est pas tout l'empire.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas tout l'empire et la Grande-Bretagne n'est pas non plus tout l'empire et mon honorable ami propose d'envoyer l'argent en Grande-Bretagne.

M. BORDEN: Je demande pardon à mon honorable ami et je lirai la résolution une fois de plus pour qu'il en profite. Il ne s'agit pas du Canada, ni de l'Angleterre, mais de tout l'empire dont le Canada fait partie. C'est en faveur de cela que les honorables députés de l'opposition ont voté et c'est contre quoi ils voteront ce soir.

M. PUGSLEY: C'est en faveur de quoi nous allons voter.

Sir WILFRID LAURIER: L'objet de la résolution avait pour but d'accroître les forces navales de l'empire. Nous proposons de donner de l'argent au Canada, tandis que vous proposez de donner l'argent à la Grande-Gretagne. C'est là la différence.

M. BORDEN: J'avoue ne rien comprendre à la position dans laquelle se trouvent les honorables députés de la gauche. C'est peut-être malheureux, mais je n'en suis pas responsable.

M. MACDONALD: Il nous faudra un peu de temps pour vous la faire comprendre.

M. BORDEN: Mon honorable ami aura en effet beaucoup de mal à nous faire comprendre au juste ce qu'il veut, car lorsque l'on croit avoir saisi son idée, on s'aperçoit que ce n'est pas cela. Ce soir, il propose de retrancher la moitié d'un article en faveur duquel il a déjà voté. Il demande que le paragraphe (a), que la gauche a déjà approuvé, ne soit pas adopté, mais soit modifié, en retranchant les mots après "pour" et en les remplaçant par les mots suivants:

La prompte organisation d'un service naval canadien en coopération et en relation intime avec la marine impériale.

Que devons-nous accepter comme représentant réellement l'opinion de l'opposition? Est-ce le paragraphe tel qu'il était rédigé lorsque la gauche l'a approuvé, ou est-ce le paragraphe tel que modifié par l'amendement? Je n'ai aucune certitude sur ce point. L'honorable député de Saint-Jean déclare qu'il est encore disposé à voter en faveur de l'article tel que rédigé dans le premier cas.

M. PUGSLEY: Je voterai en faveur de l'amendement parce qu'il est conçu dans l'esprit de la résolution.

M. PELLETIER: Pourquoi alors le modifier?

M. PUGSLEY: Parce que nous voulons arriver au même résultat, au moyen d'une marine canadienne.

M. BORDEN: Mon honorable ami votera en faveur d'une modification de la résolution, parce que l'amendement exprime l'idée de la résolution plus complètement que la résolution elle-même.

M. PUGSLEY: L'amendement améliore la résolution.

M. BORDEN: S'il en est ainsi, il est regrettable que l'honorable député ne s'en soit pas avisé plus tôt. Je dois comprendre que l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition ne change en rien la résolution, et en vertu de toutes les règles de la procédure parlementaire, cet amendement est irrégulier.

M. PUGSLEY: L'honorable premier ministre est peut-être disposé à accepter l'amendement.

M. BORDEN: Je me plaçais au point de vue de l'honorable député. Il prétend que l'amendement ne change en rien la résolution. Si sa prétention est fondée, cet amendement est contraire à toutes les règles de la procédure parlementaire et le président du comité n'aurait pas dû en saisir la Chamber. C'est la position illogique dans laquelle il se trouve qui l'a forcé à faire cet aveu. Mais c'est une prétention insoutenable, vu que l'honorable député a déjà approuvé l'article tel que rédigé en premier lieu et qu'il est maintenant trop tard pour le changer. Je maintiens que le comité doit rejeter l'amendement, et adopter l'article qui a déjà été voté à l'unanimité par la Chambre.

M. PUGSLEY: L'honorable premier ministre ne se montre pas à la hauteur de sa réputation en soutenant qu'en adoptant le premier paragraphe d'une série de résolutions soumises à la Chambre, l'opposition s'est engagée à approuver le projet du Gouvernement. Nous avons voté en faveur d'un article de la résolution, modifié dans le sens indiqué par le chef de l'opposition. Tout en acceptant les premières lignes de la résolution, le chef de l'opposition déclare dans son amendement que le but que se propose l'amirauté sera plus sûrement atteint avec deux escadres, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique. L'opposition ne s'est jamais opposée et ne s'oppose pas à une dépense de $35,000,000 pour augmenter les forces navales actives de l'empire, mais elle prétend que le Canada fait partie de l'empire, au même titre que la Grande-Bretagne et l'Irlande. En construisant ces deux escadres, nous augmenterons les forces navales de l'empire et nous contribuerons à la défense, non seulement du Canada, mais de tout l'empire. C'est pourquoi je prétends que cet amendement n'est pas incompatible avec l'attitude prise par l'opposition sur la résolution. Le bill modifié dans le sens de l'amendement, serait ainsi conçu:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas $35,000,000 pour la prompte organisation d'un service canadien, en coopération et en relation intime avec la marine impériale.

L'honorable premier ministre reproche à l'opposition de n'être pas conséquente. Comment explique-t-il son attitude sur la résolution en faveur de laquelle il a voté le 29 mars 1909? L'amendement actuel est conçu absolument dans l'esprit de la résolution de 1909; je crois que les termes d'une partie de la résolution sont identiques.

M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il que l'article du bill est contraire à l'esprit de la résolution du mois de mars 1909?

M. PUGSLEY: L'esprit n'est pas le même, à en juger par les explications données par le premier ministre et ceux de ses partisans qui ont pris la parole sur la question.

M. MEIGHEN: L'intention du Gouvernement n'a-t-elle pas été exoliquée avant le vote sur l'amendement à la résolution, et ces explications n'étaient-elles pas conformes à celles qui ont été données ce soir?

M. PUGSLEY: Il nous faut prendre le bill tel qu'il est et l'interpréter à la lumière des explications données par le premier ministre.

M. MEIGHEN: Le premier ministre a donné ses explications avant que mon honorable ami ait été appelé à voter en faveur de l'article tel qu'actuellement rédigé.

M. PUGSLEY: Nous avons toujours eu intention de proposer un amendement au bill en temps et lieu.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

M. EDWARDS: Voilà du nouveau.

M. PUGSLEY: C'est avec surprise et regret que j'ai entendu l'honorable premier

ministre déclarer qu'il était opposé à l'établissement d'une escadre sur le Pacifique.

M. BORDEN: Je ne me rappelle pas avoir fait une semblable déclaration. J'ai dit que cette partie du pays serait probablement en état de repousser les envahisseurs si elle était attaquée.

M. PUGSLEY: En lisant les explications du premier ministre telles que rapportées à la page 4387-8 des Débats (v.a.), j'ai compris qu'il était opposé à l'établissement d'une escadre sur le Pacifique. Dans quel but a-t-il prétendu qu'il faudrait vingt-cinq ou cinquante ans pour créer une marine au Canada et que même après cela cette marine n'aurait rien de comparable à la splendide organisation de la mère patrie?

M. BORDEN: Il y a trois ans j'ai cité dans cette Chambre les paroles d'un homme éminent qui a dit: "Il faut vingt ans pour créer une armée et cinquante ans pour créer une marine".

M. PUGSLEY: L'honorable premier ministre a aussi prétendu qu'il fallait de quatre à douze ans pous former des chauffeurs.

M. BORDEN: Il doit y avoir une faute d'impression dans les Débats. J'ai cité un état préparé par le département naval et je ne crois pas que ce soit ce qu'il dit.

M. STEVENS: Il est dit dans les Débats, à la page 4525:

Chauffeurs, scous-marins, y compris les maîtres-chauffeurs et les chauffeurs brevetés de 4 à 12 ans.

Ceci est bien différent de ce que vient de dire l'honorable député de Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Il est ridicule de prétendre qu'il faille de quatre à douze ans pour former des chauffeurs.

M. STEVENS: A la ligne suivante, il est dit: "Chauffeurs, 1 an". J'espère que l'honorable député aura la loyauté de l'admettre.

M. PUGSLEY: Je maintiens ce que j'ai dit.

M. STEVENS: J'ai pris la parole pour signaler une prétention absolument inexacte de mon honorable ami et cependant il persiste à soutenir qu'il a raison. Il suffit de lire l'état en question, pour démontrer qu'il est tout à fait dans l'erreur et que c'est le premier ministre qui a raison. Il est dit: "Chauffeurs, sous-officiers—voici un item—et ensuite, "y compris les maîtres-chauffeurs et les chauffeurs brevetés de 4 à 12 ans".

M. PUGSLEY: Ces marins ne sont-ils pas des chauffeurs?

M. PUGSLEY.

M. STEVENS: L'honorable député est évidemment dans l'erreur et devrait se rétracter.

M. PUGSLEY: Si l'honorable député affirme qu'il sait personnellement qu'un chauffeur breveté n'est pas un chauffeur, j'admettrai qu'il a raison.

M. STEVENS: Un chauffeur breveté n'est pas plus un chauffeur qu'un capitaine est un aspirant de marine. L'honorable député se doit à lui et à la Chambre de se rétracter. Il était dans l'erreur en parlant comme il l'a fait et il était injuste pour le premier ministre et pour la Chambre. Il devrait se rétracter et s'excuser de son entêtement.

M. PUGSLEY: Ce que j'ai voulu surtout faire ressortir, c'est qu'il est absurde de prétendre qu'il faille quatre ans dans un cas et douze ans dans un autre, pour former des chauffeurs.

L'opposition est d'opinion que ce que nous pouvons faire de mieux pour le Canada et pour l'empire, c'est de créer sur l'océan Pacifique une escadre qui agirait en coopération avec les navires de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et ceux de la division de mer de Chine.

A l'appui de ce que j'avance, je ne puis faire mieux que de citer le langage éloquent de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce en date du mois de février 1910.

L'amirauté avait arrêté un projet admirable. Il y a quelques années, elle a rappelé ses navires de guerre de toutes les parties de l'océan pour les masser autour de l'Angleterre pour la protéger contre toute invasion possible. Cependant, elle a dû conserver quelques unes de ses unités dans les mers éloignées dans le but de faire voir ses couleurs et de se tenir prête à toute éventualité. Au cours des dix dernières années, l'océan Pacifique après un aspect nouveau. Le nombre des navires de guerre qui battent le pavillon britannique n'est pas élevé; il est plutôt faible et les flottes ennemies diviennent de jour en jour plus puissantes.

L'Angleterre, de concert avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande et—aussi qu'elle est en droit de l'espérer—avec le Canada, a fait cette proposition d'abord—et je la signale au souvenir de mon très honorable ami: Unissez-vous à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et au gouvernement britannique; construisons quatre escadres de cinquante-trois navires et plaçons-les, avec leurs quatre dreadnoughts à leur tête, dans les eaux de l'océan Pacifique. En agissant ainsi, vous enverrez dans ces mers non protégées une escadre puissante qui pourra facilement protéger ces eaux contre tous venants jusqu'au moment où, si la nécessité s'en faisait grandement sentir, il faudrait rappeler d'autres quartiers des navires de guerre qui vous aideraient à repousser l'attaque de la flotte ennemie.

Quelle splandide idée! L'Australie avec son unité de combat; la Nouvelle-Zélande et l'Angleterre avec leurs unités combinées; le Canada avec son unité, régnant sur toutes les

eaux du Pacifique pour la défense du littoral canadien, pour celle de la côte orientale de cette petite île qui porte le nom de Nouvelle-Zélande et pour celle du grand continent qu'embrasse l'Australie—une escadre à la formation de laquelle quatre pays auraient participé, forte par les dreadnoughts et par les équipages qu'elle comprendrait et qui assureraient l'essue des batailles maritimes.

Voilà, disent le gouvernement et l'amirauté britannique, voilà ce qui nous conviendra le mieux et ce qui rendrait plus de service à l'empire. Vous le refusez. Si votre œil s'était arrêté à la défense de l'empire britannique dont la suprématie, dites-vous, est absolument nécessaire à la paix, à la sécurité et à la permanence de ce pays et des intérêts de ce dernier, vous auriez compris qu'il vous incombait de prendre une attitude qu'aurait approuvée notre population toute entière.

Telles étaient les paroles de celui qui représentait alors Toronto-nord et qui remplit aujourd'hui la fonction de ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster).

M. EDWARDS: Les observations de l'honorable député au sujet de la disposition des navires ne se rapportent-elles plutôt à la disposition 4 qu'à la disposition 2?

M. PUGSLEY: Je ne le crois pas. Nous devons prendre en son entier la déclaration que le Gouvernement a faite en déposant ce projet de loi. Si, par cette disposition, nous mettons ces trois navires de guerre à la disposition de l'amirauté britannique, nous ne pouvons plus exercer la haute main sur ces navires.

M. EDWARDS: C'est là discuter la disposition quatre, mais non pas l'article deux. Je crois que j'observe le règlement en vous demandant, monsieur le président, de décider que l'honorable député doit s'en tenir à la disposition en discution.

M. PUGSLEY: Cette Chambre a adopté un projet de résolution en 1909. Nous avons procédé avec toute la hâte possible et nous avons encouru une dépense considérable parce que nous croyions que le revenu du Canada à ce temps-là nous permettait de prendre cette attitude. En pourvoyant à la construction de quatre croiseurs et de six contre-torpilleurs, nous savions qu'ils feraient partie de deux unités de l'escadre, l'une dans l'Atlantique et l'autre dans le Pacifique. Aujourd'hui que nos revenus ont augmenté, l'heure est venue de pousser avec vigueur la création de ces deux unités de la flotte. En agissant ainsi, nous réalisons le vœu que la Chambre a unaniment formulé en 1909, et nous croyons que nous accomplirons ce qui est de nature à servir les intérêts bien entendus de l'empire et du Canada.

M. LEMIEUX: L'honorable premier ministre a eu raison de dire vendredi soir que nous pouvions laisser adopter l'article premier de ce projet de loi, parce que le fondement même de ce projet de loi se retrouve dans l'article 2. Dans cette disposition et dans la modification qui s'y rattache je relève les deux grands principes des deux politiques sur lesquelles la Chambre devra se prononcer en attendant—ce qui peut se produire avant longtemps—que le peuple qui constitue le plus haut tribunal d'appel, rende son verdict. L'amendement énonce sous une forme concise la politique du parti libéral canadien sur cette question. Dans cette résolution et dans le discours de l'honorable premier ministre qui l'a déposée nous trouvons, en des phrases limpides, la politique de concentration qui semble prévaloir dans certaines parties de l'empire britannique. D'autre part, l'amendement énonce la politique de coopération que le parti libéral est fier de soumettre à ce pays et à l'empire. L'amendement devrait être ainsi conçu:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Nous disons que l'on devrait modifier l'article 2 en biffant les mots après les mots, "dans le but" et les remplacer par les suivants "dans le but de pourvoir à la prompte organisation d'un service naval canadien devant agir de concert et en étroite relation avec la marine de guerre impériale"? Cet amendement est rédigé dans les termes mêmes employés en 1909 alors que les deux partis tombaient d'accord sur la politique de la création d'une marine de guerre canadienne. Plus tard, cette politique fut exprimée dans la convention intervenue entre le Canada et l'Australie et les autorités britanniques, résultat de la conférence impériale de 1911.

D'après cette entente, la politique de la création d'une marine de guerre canadienne fut acceptée par la mère patrie et la politique énoncée dans l'amendement déposé par le très honorable chef de l'opposition est l'expression de cette entente.

Donc, cet amendement est d'accord avec la convention arrêtée à la conférence impériale de 1911 et qu'on n'a pas mise à exécution. Je regrette que le très honorable premier ministre n'ait pas jugé à propos d'adopter comme sa politique celle de son prédécesseur en ce qui a trait à la question de la défense navale. On m'a dit qu'en Angleterre on n'attache de préférence politique lorsqu'il s'agit de questions relatives à l'armée ou à la marine de guerre; de plus, le très honorable premier ministre s'éloigne de la politique suivie par ce Parlement jusqu'aux dernières élections; d'après l'article 2 de ce projet de loi, il demande qu'on modifie radicalement la constitution du Canada.

Mes honorables amis diront qu'il ne saurait être question d'un changement de cette nature, mais je demande s'il est de sage politique de nous écarter des principes qu'on a suivis au Canada depuis la confédération. Nous avons le droit de voter et de dépenser de l'argent pour la défense du Canada sur terre et sur mer, mais il n'est aucun pouvoir accordé à ce Parlement de dépenser l'argent de notre trésor public en dehors du Canada. On nous répète que la presse anglaise favorise cette nouvelle politique du Gouvernement et l'on cite le "Times" pour appuyer cette assertion. Mais ce journal a approuvé la politique de 1909, de 1910 et 1911. L'honorable monsieur Pearce, parlant au nom de l'Angleterre, se plaint amèrement du manque de foi manifesté par le Canada à l'endroit de la patrouille des eaux du Pacifique d'après l'entente conclue en 1911. Notre politique exprime à nouveau le désir qu'on établisse dans les diverses parties de l'empire des marines de guerre locales. Nos honorables amis s'imaginent-ils que des marines de guerre locales représentent l'idée de séparation? Dans l'affirmation, que dire des hommes d'Etat anglais qui ont souscrit à la convention de 1911? J'affirme que c'est commettre un libelle à l'endroit de la Grande-Bretagne et de l'amirauté britannique que de laisser entendre chose semblable. Toujours, jusqu'à il y a un an ou deux on avait affirmé ce principe.

En 1909, le très honorable chef du gouvernement se déclarait partisan de la création d'une marine de guerre canadienne; à l'appui de l'attitude qu'il tenait, il fournissait des raisons valables et opportunes qui militaient en faveur de cette politique.

Cette question n'est pas nouvelle. Le but véritable de la ligue de la Fédération impériale, en 1884, était de trouver un modus operandi pour la défense de tout l'empire. Lord Salisbury, parlant à l'assemblée de la ligue de la Fédération impériale, en 1887, disait que la question de la défense navale aurait un effet considérable sur l'avenir des colonies de l'empire; que ces dernières constituaient en partie les plus belles et les plus désirables de la surface du globe et que les autres nations européennes éprouvaient, de jour en jour, un désir plus vif de se procurer des colonies.

Quelques-uns de ceux qui ont pris part à cette conférence ont laissé entendre que les colonies devaient contribuer à la défense navale de l'empire,—c'est l'attitude qu'adopte aujourd'hui l'administration canadienne. Parmi les noms illustres qui se rattachent à cette fameuse ligue de la Fédération impériale se trouve celui de sir Sanford Fleming qui, à l'assemblée de la première conférence impériale, était accompagné de sir Alexandre Campbell. En 1894, une autre conférence se tint ici, à Ottawa; il n'y fut pas question—si ce n'est incidemment—de la défense, mais cette allusion incidente a une signification considérable dans le débat qui se poursuit maintenant. L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, qui prit part à cette conférence, a déclaré, en cette occurrence, que le plus grand péril qui menaçait l'Angleterre en cas de guerre était son isolement, et que le rôle du Canada, advenant une guerre, serait de défendre les routes du commerce et de voir à ce que l'Angleterre ne souffrît pas de la faim. Après la conférence de 1893-1894, la ligue de la Fédération impériale se dispersa, mais la question de la défense navale revint à la conférence de 1897.

M. BURNHAM: La marine de guerre proposée par le parti libéral agirait-elle, sans tenir compte des autres marines de guerre de l'empire, advenant une guerre?

M. LEMIEUX: Jamais, l'amendement est très positif sur ce point. C'est imputer des motifs indignes de loyaux sujets de Sa Majesté que de dire que les membres du parti libéral pousseraient la félonie jusqu'au point d'abandonner la mère patrie, si son existence et son prestige étaient menacés.

M. BOYCE: C'était précisément la politique annoncée dans le projet de résolution soumispar le chef de la gauche en 1910 et contre lequel mon honorable ami a voté.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne croit sérieusement pas que le vénérable homme d'Etat qui dirige le parti libéral et que ses partisans sont ou ont été en faveur de la séparation et qu'ils manquent ou ont manqué de loyalisme. De toute ma vie je n'ai donné de vote qui fût marqué d'un manque de loyalisme à la couronne britannique, et je ne voudrais pas commencer dans cette voie. J'ai ici le hansard du 29 mars 1909 où se trouvent le projet de résolution et l'amendement. Les deux partis, à l'exemple de leurs chefs, ont voté en faveur de ce projet de résolution; va-t-on dire que, en dépit du fait que les deux partis politiques sont tombés d'accord sur ce point, il n'y a qu'un seul parti qui soit loyal à l'Angleterre et que nous, du parti libéral, devons être représentés comme manquant de loyalisme ou comme voulant la séparation? Que mon honorable ami me permette de lui rappeler une phrase restée fameuse qu'à prononcée le grand Français qu'était Léon Gambetta, après la guerre de 1870. Il a dit: "Pensons à la revanche mais n'en parlons jamais." De même pour notre loyalisme. Soyons loyaux sans le dire.

M. EDWARDS: J'en appelle au règlement. L'honorable député observe-t-il le

règlement en discutant la guerre franco-prussienne à propos de l'article 2?

M. le PRESIDENT : Je comprends que l'honorable député veut appuyer un argument sur une citation qu'il va faire.

M. LEMIEUX: J'ai été interrompu par mon honorable ami d'Algoma (M. Boyce), qui a fait allusion à mon loyalisme.

M. BOYCE: L'extrait que mon honorable ami a lu d'un débat qui s'est poursuivi ici en 1909 se perd absolument dans l'espace en tant qu'aucune de mes observations se trouve concernée. Je n'ai pas fait allusion à ce débat de 1909. J'ai parlé de l'attitude que son parti et que lui-même ont tenue en 1910.

M. LEMIEUX: A la conférence de 1897, la question de la défense navale prit une nouvelle tournure. M. Chamberlain a exprimé fortement un avis qui militait en faveur d'une contribution à la défense de l'empire. En réalité, il a énoncé à cette conférence la proposition qu'on retrouve à l'article 2 de ce projet de loi. Après avoir débattu cette proposition, les représentants de l'Australie, du Sud-Africain et de la Nouvelle-Zélande décidèrent de continuer d'adhérer à la politique de contribution, ce qu'ont refusé de faire les représentants du Canada.

En 1902, la question se présenta de nouveau sous une forme concrète, à la conférence inpériale présidée de nouveau par M. Chamberlan, et cette fois, il parla en faveur de la contribution plus ouvertement qu'auparavant. Les représentants du Canada refusèrent, au nom du peuple canadien, de contribuer à l'entretien d'une marine.

M. BOYCE : Quand leur a-t-on donné leur mandat?

M. LEMIEUX: Trois ans après la conférence de 1897 il y eut une élection et le peuple canadien déclara, par son verdict, qu'il approuvait l'attitude de ses ministres et s'opposait comme eux à une politique de contribution.

M. BOYCE : Cette politique n'a jamais figuré comme article de programme, dans cette élection, et elle n'a pas été soumise au peuple en 1900.

M. LEMIEUX: Cette question fut certainement débattue aux nombreuses assemblées auxquelles j'ai assisté, dans au moins deux ou trois provinces. Elle a été débattue au Parlement, ici à la Chambre des communes, à chaque session qui a eu lieu depuis 1896.

M. STEELE: L'honorable député soutient-il que l'élection de 1900 ayant eu lieu après la conférence de 1897, il faille en conclure qu'il y a eu mandat?

M. LEMIEUX: Certainement.

M. STEELE: En 1911, la politique navale du gouvernement précédent a été débattue et il a été défait. Cela ne constitue-t-il pas un mandat?

M. LEMIEUX: En 1911, la question navale ne fut discutée que dans la province de Québec. C'est la réciprocité qui a été le cheval de bataille dans toutes les autres parties du pays. En 1907, la question de la défense navale de l'empire fut de nouveau soumise à la conférence. En Angleterre, il s'était produit des changements. M. Chamberlain et son parti avaient été défaits, et la politique d'unité impériale, basée sur l'autonomie locale, avait souri à l'électorat de la Grande-Bretagne. La conférence de 1907 fut présidée par l'illustre homme d'Etat libéral, le très honorable Campbell-Bannerman. Parlant de la question de la défense navale, à l'ouverture de la conférence, il s'exprima en ces termes:

Les opinions qu'on s'était formées parfois, au sujet de ce que doivent être les relations des colonies avec la mère patrie concernant les dépenses et les armements, me paraissent avoir en quelque sorte changé depuis peu. Nous n'avons pas besoin, aujourd'hui, que vous nous donniez de l'argent, bien que nous soyons heureux de reconnaître les sentiments qui ont déterminé les contributions effectuées dans le passé et détermineront, sans doute, celles de l'avenir.

Lord Tweedmouth, en sa qualité de premier lord de l'amirauté, énonça les mêmes idées que le premier ministre d'Angleterre. Il dit:

Le gouvernement était prêt à étudier la question des modifications à apporter aux arrangements existants, afin de rencontrer les vues des différentes colonies, parce que si, d'un côté, la distribution de la flotte doit dépendre des exigences stratégiques dont l'amirauté est juge, de l'autre, il serait très important que les gouvernements coloniaux vinssent à se charger du service local dans l'escadre impériale, à construire des vaisseaux plus petits, mais qui servent à la défense contre des incursions possibles et qui coopèrent avec l'escadre.

Il ajouta:

Je suggérerais que l'on commençât; et le meilleur moyen à prendre, tout d'abord, ce serait probablement d'allouer, pour des fins locales, certaines parties des crédits déjà accordés.

Lord Tweedmouth dit:

La responsabilité de l'Australie au sujet de la défense navale est maintenant limitée à une somme d'argent fixe. Nous pensons qu'on aurait pu asseoir la responsabilité de l'Australie sur une base plus acceptable et que cet arrangement n'est pas de nature à favoriser ce que nous avons ou ce que vous avez en vue en maintenant la présente contribution.

M. SEVIGNY: Le très honorable chef de l'opposition assistait-il à la conférence?

M. LEMIEUX: Oui.

M. SEVIGNY: Etait-il en faveur de la création d'une marine canadienne?

M. LEMIEUX: Oui.

M. SEVIGNY: A la conférence, le docteur Smart a présenté un projet de résolution conçu en ces termes:

Que cette conférence, reconnaissant la vaste importance des services rendus par la défense navale de l'empire et par la protection de son commerce, et combien il importe également de continuer à maintenir la marine au plus haut degré possible d'efficacité, considère qu'il est du devoir des possessions d'outre-mer de contribuer à la réalisation de cet objet de la manière que pourront le décider leurs législatures locales, cette contribution devant consister dans l'octroi de deniers, dans l'établissement d'une défense navale locale ou dans d'autres services de ce genre.

Le très honorable chef de l'opposition répondit:

Je regrette d'avoir à dire que, en ce qui concerne le Canada, nous ne pouvons pas accepter ce projet de résolution.

M. LEMIEUX: Pour bien comprendre les paroles prononcées par le très honorable chef de l'opposition en 1907, il faut lire ce qu'il a dit en 1902. Voici ce qu'il disait alors:

Mais si, pour ces raisons, les ministres canadiens sont obligés de refuser leur assentiment aux propositions de l'amirauté et du War-Office, ils apprécient pleinement le devoir qui s'impose au Canada, à mesure que sa population et sa richesse augmentent, de consacrer plus d'argent à l'organisation de sa propre défense, obligation que chaque pays doit assumer et supporter. Quant aux contribuables du Royaume-Uni, il est tout raisonnable qu'ils désirent soulager leurs épaules de certains fardeaux résultant des dépenses militaires. Le Canada, qui est à développer son propre système de milice, est prêt à répondre à ce désir en se chargeant des services existant dans ses limites, dont le gouvernement impérial s'est jusqu'à présent chargé. Ce que le Canada a fait jusqu'ici doit être garant de la disposition de ses citoyens à reconnaître leurs propres obligations. Maintenant, les frais faits par le Canada pour sa défense se limitent à la milice, mais le Gouvernement canadien est également prêt à étudier la question de défense au point de vue naval. Il y a, sur les côtes maritimes, nombre d'hommes disponibles dont nous pourrions former une réserve navale, et nous espérons pouvoir bientôt trouver moyen de leur donner l'entraînement nécessaire pour qu'ils puissent aider à la défense en cas de besoin. Les ministres concluent en répétant que si, d'un côté, le Gouvernement canadien est obligé de réprouver la mesure proposée, par contre, il apprécie à sa juste valeur l'obligation du Canada de dépenser pour des fins de défense proportionnellement à l'augmentation de sa population et de sa richesse; qu'il consent à que ces dépenses soient faites de manière à soulager le contribuable de la mère patrie de certains fardeaux qu'il supporte maintenant, et qu'il désire ardemment établir son plan de défense avec la coopération des autorités impériales et d'après l'avis d'officiers impériaux expérimentés, en tant que cela pourra se concilier avec le principe du gouvernement autonome qui a contribué dans une si large mesure à favoriser l'unité impériale.

Ces paroles définissent non seulement la politique libérale, mais celle du peuple canadien, car après que le premier ministre du Canada les eût prononcées, il s'est fait élection sur élection dans tout le pays et le peuple a approuvé les principes formulés à cette conférence. Le mémoire préparé et signé par le premier lord de l'amirauté en 1911 équivaut à un accord représentant la politique prônée par les deux partis en 1909. Depuis l'élection de 1911, les influences secrètes ont été mises en œuvre dans les diverses parties de l'empire britannique. Il s'exerce, au dehors, des influences qui me paraissent avoir pour objet de détruire le gouvernement autonome des différentes colonies, afin de les remettre dans le même état où elles étaient à l'époque du Family Compact et de l'oligarchie bureaucratique. Hier même, dans une interview publiée par la "Gazette", de Montréal, l'ex-ministre des Travaux publics a prononcé ces paroles que je vais signaler à l'attention de la Chambre:

Il est généralement reconnu qu'il y a dans ce pays, en dehors du Parlement, des groupes d'hommes qui ne sont pas du tout en contact avec le peuple ou n'ont pas à rendre compte de leur conduite aux électeurs et qui ont acquis trop d'influence sur les gouvernements et les partis politiques. On entend souvent dire que ces gens influent beaucoup sur la décision de questions importantes. Or, un pouvoir grandissant comme celui-là chez des individus qui ne sont comptables à personne, constitue un grave danger et une menace à la liberté. Personne n'ignore que, depuis plusieurs années, un certain peloton de ces gens-là mène, avec une extraordinaire habileté, par tout l'empire britannique, une campagne bien suivie, en faveur de contribution coloniale à la marine de l'empire. Ce groupe a des ressources illimitées, une autorité extraordinaire sur la presse, et semble prêt à écraser tous ceux qui ne pensent pas comme lui. Quelques-uns de ses adeptes sont sincères, mais plusieurs sont guidés par des intérêts divers, et ils ont pris en ce pays un étrange ascendant. Le Parlement lui-même semble ne pas être entièrement soustrait à leurs influences.

Il conviendrait de peser avec soin et de publier par tout le Canada ces paroles de l'ex-ministre des Travaux publics. M. Monk ne se trompe pas en disant que ce sont des hommes de talent, des hommes habiles, qui travaillent dans l'intérêt d'un impérialisme extrême. Il y a des années qu'un groupe de jeunes gens publie un périodique du nom de "Round Table," qui contient des articles de différends éditeurs, écrivains et hommes d'Etat, et est distribué dans tout l'empire britannique. On y demande une constitution pour l'empire; dans chaque édition, tout sentiment, tout principe d'autonomie et de gouvernement au-

à de l'antagonisme, on s'en est servi pour tonome pour les colonies est combattu insidieusement, et l'on répand au loin l'impression que le seul parti loyal en Angleterre, c'est celui qui prêche la concentration. C'est tout au plus une association jingo-tory de la plus pure espèce. Elle se compose d'hommes habiles, de patriotes qui, au lieu de servir réellement les intérêts de l'empire, en resserrent les liens à tel point qu'ils pourraient se rompre si leur œuvre n'est pas entravée. D'après le " Round Table ", des hommes comme sir Wilfrid Laurier, Louis Botha, Campbell-Bannerman, Asquith, Lloyd-George, ne doivent pas être pris pour des hommes d'Etat sérieux; mais ceux qui devraient veiller aux destinées du grand empire, ce sont Bonar Law, F. E. Smith, Walter Long, le docteur Smart et autres de cet acabit. Au point de vue britannique, la politique de concentration que comporte le bill maintenant à l'étude est une politique qui ne peut semer que la ruine. D'après M. Monk, des gens ayant de grands intérêts personnels à faire valoir, en assurant le triomphe de la cause qu'ils défendent, sont à travailler dans l'ombre. La paille indique d'où vient le vent. Il y a des hommes qui possèdent de grands intérêts dans les armements et la fabrication des plaques de blindage. Le "Citizen" d'hier matin contient l'article suivant au sujet de l'interview de l'honorable M. Monk:

Le "Citizen" d'Ottawa est l'organe du gouvernement fédéral.

Frayeur et finance. Il n'y a probablement jamais eu dans les annales de l'humanité une époque où la frayeur n'ait pas servi d'alliée à la finance. Dans tous les temps, les gens ont exploité les craintes de leurs compatriotes. Au lieu de dissiper l'ignorance dont naissaient ces craintes, ils ont profité de la situation pour leur avantage personnel. La même pratique s'est transmise du guérisseur barbare au fabricant d'armements moderne qui tous deux, et bien d'autres dans l'intervalle, ont tiré de la frayeur populaire des bénéfices financiers.

Ce n'est qu'une vérité qui saute aux yeux que de dire que l'énorme industrie des armements qui, dans ces dernières années, a menacé de jeter l'Europe dans la pauvreté, et qui réussira peut-être à le faire, a prospéré grâce aux frayeurs d'un pays ou d'un autre. En faisant complètement abstraction de tout antagonisme inévitable, il y a eu de la part du trust des blindages une tentative bien caractérisée de fomenter les soupçons et les craintes des nations. Partout où on a pu faire naître l'idée du danger, on l'a fait. Partout où existait le moindre prétexte de faire croire exciter la frayeur populaire. A mainte reprise, une nation absorbée dans des travaux pacifiques a été émue par des bruits alarmistes qui n'avaient apparremment de source nulle part, mais qui faisaient partie d'un dessein bien arrêté, rarement découvert.

Chacun sait, ou devrait savoir, combien les fabricants d'armements ont réussi dans cette entreprise depuis environ un an. Leur succès a surtout été visible dans le cas de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Ces nations ont été tout à coup lancées l'une contre l'autre, et on leur a conseillé de rivaliser entre elles en se jetant des millions à la tête, millions qui ont été attrapés au passage par les fabricants de projectiles. L'Allemagne songeait à de vastes dépenses navales. Résultat: frayeur et nouveaux dreadnoughts. La flotte allemande, disait-on, s'était approchée à moins de trois milles des côtes d'Angleterre. Nouvelle frayeur et autres dreadnoughts. Et voici qu'une nouvelle crainte s'empare de la Grande-Bretagne. On dit que des aréoplanes fantômes ont passé au-dessus de l'île par des nuits sombres, et bien que personne ne les ait vus venir ou partir, il semble que chacun sait d'où ils venaient et dans quel dessein. Au milieu de la frayeur populaire, quelqu'un a suggéré de dépenser $5,000,000 pour des aréoplanes, afin que l'île et l'empire soient en sûreté dans l'air aussi bien que sur la mer.

C'est un jeu bizarre et coûteux. Il y a relativement peu de danger de guerre, vu que les militarismes les plus outrés déclarent que les préparatifs militaires et navals sont destinés à assurer la paix, et non à amener la guerre. Par conséquent, le coût des préparatifs de guerre est simplement le prix de la paix, et plus un pays possède de dreadnoughts, moins il y a de chances qu'il s'en serve.

Prenant pour admis que certains moyens de défense navale sont nécessaires, il y a lieu de regretter et de refuser qu'on s'en serve pour effrayer les gens et les porter à faire des dépenses en prévision d'une guerre. On peut par la crainte porter un individu, ou une nation, à faire des dépenses auxquelles ils ne penseraient pas si la situation était normale, et le moins que le Canada puisse faire maintenant ou plus tard, c'est d'exiger que les préparatifs qui auront lieu soient justifiés par les faits, et non par la frayeur. On a trop joué de cette corde dans ces derniers temps.

C'est là un avertissement au Gouvernement qu'il s'est engagé dans une politique de frayeur, de dépenses et de jingoïsme que réprouvera tout Anglais sensé.

Monsieur le président, je suis opposé à cet article parce que je considère que c'est le premier pas vers le tombeau de notre autonomie, de notre gouvernement responsable et des libertés dont nous avons joui au Canada à titre de sujets britanniques. J'approuve l'amendement parce qu'il réaffirme le principe de liberté qui est le seul principe qui doit régir les citoyens de l'empire britannique.

M. EMMERSON : Je désire faire quelques commentaires sur le deuxième article du projet de loi actuellement à l'étude. Cet article est le reflet de deux pensées, l'une ayant trait à des circonstances critiques et l'autre à ce que doivent comprendre les forces navales de l'empire. Je crois que le comité a perdu de vue que, si nous adoptions le bill tel quel, il y aurait en ce pays un conflit des lois sur le sujet. J'ose dire que les membres du comité n'ont pas tenu compte du fait que la loi de 1910 donne le sens des mots "circons-

tance critique". Cette loi donne aux mots "circonstance critique" le sens de guerre, invasion ou insurrection réelles ou appréhendées. Lorsqu'on nous demande de voter une forte somme d'argent afin d'accroître les forces navales actives de l'empire, on nous conseille de le faire à cause de l'existence prétendue de circonstances critiques. On ne saurait trouver que la situation nous oblige à fournir $35,000,000 pour les fins que j'ai mentionnées.

Devons-nous supposer que les $35,000,000 suffiront aux fins exposées au Parlement par le chef du Gouvernement? La preuve même qu'on a soumise au comité aujourd'hui établit d'une façon concluante que le don de $35,000,000 ne suffira pas. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a, pour bien dire, avoué que le projet de verser $35,000,000 était insuffisant pour répondre aux fins que se propose le bill que nous discutons maintenant. Je ferai observer que cette somme est égale au revenu total du Canada en l'an 1895; cependant, après un court intervalle de 16 à 17 ans, on nous demande d'ouvrir ce crédit en disant qu'il suffit amplement. Ce don sera-t-il suivi d'autres dons?

Vu l'état de choses nouveau qui a surgi depuis le dépôt du présent projet de loi, je suis certain qu'il n'est pas nécessaire que nous fournissions cette somme d'argent. Il doit sauter aux yeux de quiconque tient compte de la situation qui règne de nos jours dans tout l'univers, et principalement en Europe, que, bien qu'on ait pu entretenir des craintes il y a six mois, ou même quatre ans, le danger qui existait alors, s'il en existait un, est disparu comme le brouillard devant le soleil levant. Les derniers éclaircissements nous ont été fournis par le représentant de Red-Deer qui a appelé notre attention sur ce qui s'est passé devant la commission du budget du Reichstag allemand. J'ose dire qu'une grande partie de la population canadienne n'approuve pas les armements, mais qu'elle favorise les mesures qui contribueront au maintien de la paix universelle. La Grande-Bretagne a soupçonné l'Allemagne et l'Allemagne a soupçonné la Grande-Bretagne, et j'affirme que ces soupçons ont été entretenus en grande partie par des intéressés. Je crois que l'intérêt personnel est au fond de l'agitation qui a été créée afin de soulever ces deux grandes nations l'une contre l'autre. Il y a des particuliers qui ne se préoccupent pas de la paix de l'univers ni de la prospérité de leur nation, ou d'autre chose que leur intérêt personnel ou les profits qu'ils peuvent tirer de la guerre.

Les habitants du Canada connaissent ces paroles d'un grand général américain "la guerre c'est l'enfer"; ils ont conscience des horreurs de la guerre, et cependant malgré

l'opinion générale qui prévaut, j'en suis certain, dans toute l'étendue du pays, le Gouvernement refuse de considérer où il nous mène en nous engageant à adopter le projet de loi. S'il existe entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne une entente concernant la force relative de leurs flottes, et si chaque nation observe de bonne foi cet entente, notre ingérence ne fait qu'augmenter le péril qui menace ces nations. Je crois que le Gouvernement se rendrait justice à lui-même et rendrait justice à l'empire et au Canada s'il remettait l'étude du bill, afin de consulter le gouvernement anglais au sujet de l'emploi d'un seul dollar de la somme d'argent que le bill propose de donner.

Nous croyons peut-être nous lancer dans une nouvelle aventure, frayer une nouvelle voie, mais j'appellerai l'attention de la députation sur la situation qui régnait en ce pays en 1879. Il y a quelques jours, je signalais à la Chambre que les fondateurs du Canada, les auteurs de notre constitution, avaient songé à établir une marine canadienne aussi bien que des forces militaires canadiennes. Le traité de Todd "Parliamentary Government" m'apprend que, même avant l'ère de la Confédération, le parlement impérial avait étudié en 1865 le question de la défense.

Outre le désir de verser une contribution dans le cas de circonstances critiques, tout Canadien doit être animé d'un sentiment d'amour-propre qui exige que nous défendions au moins nos propres rives. Le rapport de M. Selby Smith étudie avec beaucoup de soin la nature de notre littoral.

Nos ports devraient être protégés dans l'intérêt de l'empire et comme partie de sa défense navale. Lorsque nous prenons des mesures pour envoyer $35,000,000 à l'amirauté pour la construction de trois dreadnoughts qui stationneront dans la mer du Nord, nous ne devons pas perdre de vue que nos côtes pourraient être attaquées. A mon avis, le Canada ne sera jamais en butte aux attaques des habitants de la république voisine. Comme le nôtre, l'intérêt des Américains est de développer ce continent. Même pendant la guerre civile, la population du Canada en général n'a pas craint que nous eussions un jour des différends avec la population des Etats-Unis. Combien plus éloignée est de nos jours la crainte d'un acte d'hostilité de la part de ce pays? Toutefois, il peut y avoir péril du côté de l'océan Pacifique. Le premier ministre de la Colombie-Anglaise a fait connaître son avis sur ce sujet. Les habitants de la Colombie-Anglaise ne sont pas les seuls à éprouver cette crainte, car la population des Etats-Unis s'alarme aussi à l'idée du péril qui vient d'Orient. Les millions de Chinois et de Japonais ne sont pas de notre race et leurs sentiments ne sont aucunement d'accord avec les nôtres.

A cause du maintien de l'alliance avec le Japon, les habitants de l'Angleterre et du Canada éprouvent un certain sentiment de sécurité, mais les Japonais obéiront à leur propre intérêt et nous n'aurons pas lieu d'être surpris s'ils prennent une attitude hostile au Canada sur la côte du Pacifique. Le 12 septembre 1879, une commission royale a été nommée pour s'enquérir de l'état et de l'efficacité des moyens de défense, tant navale que militaire, des plus importants ports de mer des colonies. Cette commission n'a pas présenté de rapport, que je sache. Toutefois, en 1861, un comité a été nommé avec instruction de faire enquête et rapport sur les changements qui pourraient être adoptés relativement à la défense des possessions de la Grande-Bretagne, et la ligne de conduite tracée cette année-là et l'année suivante a été formulée dans un texte de loi concernant le service naval canadien. Le développement des possessions d'outre-mer a été une phase du progrès et de l'évolution de l'empire britannique. Dans l'examen de la ligne de conduite que nous devrions adopter concernant l'article 2 du bill et l'amendement, ce qu'ont fait les autres possessions devrait influer sur l'attitude du Canada.

Je crois sincèrement que rien ne mettra plus l'empire en danger que les dispositions de ce bill; il amènera la désagrégation et porté à sa conclusion logique il signifie le démembrement de l'empire. Plus vous chercherez à unir les possessions d'au delà des mers à la mère patrie, plus fragile deviendra le lien qui les unit entre elles. C'est là ce qui a amené la séparation des treize colonies de la mère patrie en 1775, et l'esprit qui régnait à cette époque pourrait bien être engendré au Canada aujourd'hui. Il nous faut nous affirmer comme nation. Comme citoyens de l'empire, nous devons avoir le même rang que les autres sujets anglais, mais si nous adoptions ce deuxième article, nous ne serions pas véritablement Canadiens. Lorsque j'ai entendu l'honorable député de Toronto-nord en 1909, j'admirais son patriotisme quand il parlait en faveur de la création d'une marine canadienne.

Je désire appeler l'attention du comité sur le rapport du général Selby que l'on trouve dans les documents sessionnels de 1879; ce rapport faisait partie du rapport annuel sur l'état de la milice pendant l'année 1878. On y discutait le projet d'élever des fortifications sur les côtes et d'avoir des navires canadiens, et le général disait qu'il serait bon d'avoir ces choses. Même à cette date on discutait la question de savoir si on pourrait se procurer au Canada les matériaux nécessaires, mais le commandant des forces militaires au Canada croyait qu'il était possible de manufacturer les matériaux au Canada, au lieu de les acheter de la grande maison Armstrong. On songeait même à cette époque à avoir une marine. Le Canada s'occupait de créer son commerce, et sachant que le commerce ne pouvait pas se faire sans protection, on cherchait les moyens d'avoir une force navale qui protégerait nos convois maritimes, en même temps que nos côtes, avec l'aide des fortifications qui seraient érigées aux différents ports de mer. Il est donc étonnant qu'aujourd'hui, maintenant que le commerce du pays a pris un développement immense qui fait l'admiration du monde, on s'oppose à ce que nous prenions notre rang comme nation, et on ne veut pas que nous ayons confiance en nous-mêmes. Le Gouvernement met même en doute nos ressources naturelles; il vacille et hésite. Sommes-nous de simples sycophantes? Il est certain pour moi que si nous mettons le Canada dans une position qu'il l'obligera à avoir recours à la mère patrie, on affaiblira la confiancce que les Canadiens ont en eux-mêmes et dans leur pays, et on affaiblira leur bravoure.

Les Canadiens n'auront plus le respect d'eux-mêmes. Je suis certain, si l'on consulte l'opinion de chaque individu, en dehors de la question de politique navale, que pas un Canadien ne contestera ce que j'ai dit. C'est une des raisons pour lesquelles j'hésite à adopter la proposition contenue dans le deuxième article du bill. La politique du chef du Gouvernement n'est certainement pas une politique suivie. En 1909 elle avait un semblant de patriotisme virile et vigoureux. Plus tard, elle fut hybride, et finalement en 1912 il propose à la Chambre de faire un présent dont il veut que les Canadiens soient fiers, en votant $35,000,000 dans le but d'accroître les forces navales actives de l'empire. Le 13 février 1913 ce présent n'était plus qu'un prêt, parce qu'on y met une condition. Où est donc aujourd'hui le présent qui devait faire vibrer un sentiment d'orgueil chez tous les jeunes Canadiens? Voici comment l'honorable premier ministre parlait lorsqu'il a proposé son bill:

> Le coût total de ces trois navires de guerre, lorsqu'ils seront lancés, devra être approximativement $35,000,000, et nous demandons au peuple canadien par l'entremise de leurs députés au Parlement d'accorder cette somme à Sa Majesté le Roi de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des puissances d'au delà des mers, afin d'accroître les forces navales actives de l'empire.

L'honorable premier ministre parlait ensuite de l'orgueil avec lequel nous devions accueillir cette proposition, et il expliquait qu'il était impossible pour le Canada d'essayer à construire des navires. Il veut que les Canadiens s'enorgueillissent de cette offre de trois dreadnoughts sans équipage

et sans pourvoir à leur entretien. Je crois donc que dans ces circonstances cet article ne devrait pas être approuvé.

Je suis opposé à une contribution parce que la proposition que nous faisons contribuera plus à la défense de l'empire que de continuer à envoyer des contributions tous les ans. Nous en tenant à l'entente qui a eu lieu en 1909 entre l'amirauté, le Canada et l'Australie, nous proposons que le Canada ait une marine comme l'Australie a la sienne. Les honorables membres de la droite nous critiquent parce que les deux flottes de 1909-1910 ne comprenaient pas de dreadnoughts. Les revenus du Canada à cette époque ne justifiaient pas le Gouvernement alors de faire cette dépense, car il y avait de grandes demandes sur le trésor pour des fins de transport et autres travaux d'utilité publique. Il était donc tout naturel que sir Wilfrid Laurier, représentant le Canada, ait dit à l'amirauté que le Canada se chargerait de l'entretien des garnisons d'Halifax et d'Esquimalt, et que nous regrettions de ne pas pouvoir faire autant que nous le désirerions pour la défense navale. Les honorables membres de la droite proposent d'envoyer $35,000,000 à l'Angleterre sans tenir compte des conditions actuelles au Canada. Les journaux de Toronto d'aujourd'hui nous parlent du besoin et de la misère qui se font sentir dans certaines classes de la population torontonienne, et les journaux d'Ottawa nous parlent aussi de la misère qui règne dans certaines familles de la capitale qui sont à la charge publique. En présence de tous ces faits je dis que nous ne serions justifiables de dépenser $35,000,000 de la façon que l'on propose que s'il y avait un danger imminent pour le Canada et l'empire; mais je prétends qu'il n'y a aucune urgence dans le moment. Je dis donc, pour toutes ces raisons, que le comité devrait hésiter avant de voter cet argent sur la preuve qu'il a maintenant devant lui.

D'un autre côté, il y a à considérer, au sujet de cette question, le principe de centralisation et d'unité de l'empire en rapport avec l'autonomie du Canada. A ce sujet je suis fier de dire que j'ai le peuple de mon côté. Les honorables membres de la droite disent que parce que nous n'approuvons pas leur politique de défense navale, nous sommes des séparatistes. Quels étaient les séparatistes en 1909? La Chambre approuvait alors unanimement une politique en harmonie avec celle de l'Australie. Est-ce que l'Australie a des tendances séparatistes? On a lancé le même cri de "séparation" à l'époque de la confédération, mais ceux qui étaient à la tête de ce grand mouvement repoussèrent énergiquement l'accusation.

M. EDWARDS: Est-ce que l'indépendance du Canada signifierait séparation?

M. EMMERSON.

M. EMMERSON: Non; le Canada est indépendant aujourd'hui.

M. EDWARDS: Avons-nous aujourd'hui dans le Canada le genre d'indépendance que le très honorable chef de l'opposition présente à ses compatriotes comme le but de son ambition?

M. EMMERSON: L'acte de la Confédération préparé par les pères de la Confédération, et sanctionné par le gouvernement anglais, accordait l'indépendance au Canada, et je suppose que c'est le genre d'indépendance que tout membre de cette Chambre a en vue lorsqu'il parle de l'indépendance du Canada.

M. EDWARDS: Si l'indépendance dont nous jouissons est véritablement celle que votre chef désire tant avoir, pourquoi en parle-t-il continuellement à ses compatriotes comme du but vers lequel il tend?

M. EMMERSON: Nous avons acquis l'indépendance en 1867, et cette indépendance a depuis cette époque subi des développements. Mais quelques honorables membres de la droite voudraient maintenant nous ramener à l'état de contributeurs, et prétendent que d'autres devraient faire pour nous ce que notre constitution non seulement exige que nous fassions nous-mêmes, mais nous autorise à faire en matière de défense navale. Mais pour revenir à mon sujet, j'ai dit qu'il était extrêmement déraisonnable de prétendre que nous voulons la séparation. Rien dans cet amendement ne le dit ou ne donne à entendre que le peuple canadien veut se séparer et prendre une attitude indépendante. Telle est notre position, et je ne crois pas que les honorables membres de la droite puissent gagner beaucoup à lancer un cri semblable. C'est un cri dégradant; il n'est pas digne d'un grand parti.

M. D. D. McKENZIE: On a dit beaucoup de choses déjà sur cette question, mais maintenant que nous nous mettons au travail réel, nous allons pouvoir l'étudier plus sérieusement. La partie du bill maintenant soumise à notre attention est réellement la plus importante, et conséquemment, je prétends que les orateurs qui discuteront cet article doivent avoir la plus grande latitude possible. Ce n'est pas une tâche agréable pour les membres du Parlement que de passer ici toute une nuit à discuter des questions d'intérêt public, mais les membres de l'opposition sont tenus d'insister pour que le Gouvernement accorde la liberté de la parole. Tels étant nos droits et nos privilèges, nous insisterons pour que la voix du peuple canadien soit entendue sur cette question, non seulement dans cette enceinte, mais au moyen du vote, si nous pouvons l'obtenir.

Une des premières questions qui frappe un avocat est celle-ci: Y a-t-il des objections constitutionnelles à ce bill, ou à l'article premier que nous étudions présentement? J'hésiterais à exprimer aucune opinion à ce sujet, si j'étais le premier membre de cette Chambre à discuter ce point, mais je suis en excellente compagnie. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) est un homme qui comprend la question, aussi bien, si non mieux, que tout autre peut-être, et je constate que lorsqu'il était à son siège dans cette Chambre, il a pris la même attitude sur cette question que celle que je prends moi-même.

Vu la haute position que l'honorable député de Jacques-Cartier occupait dans le cabinet, il fallait que la question fût très importante pour l'amener à rompre ses attaches avec son chef et les autres membres du cabinet. Conséquemment, il est important de chercher ce qui a amené sa sortie du cabinet, et peut-être aussi de son parti. Je tiens à la main une lettre qu'il a écrite à son chef.

M. BOYCE: J'invoque le règlement. Non seulement l'honorable député viole d'après moi les règles parlementaires en ne s'en tenant pas à la question, mais il ramène un sujet qui a déjà été soumis à cette Chambre. Je prétends qu'il viole le règlement.

Le PRESIDENT (M. Morphy): Je vois que la règle 19 défend à tout député de s'écarter du sujet en discussion.

Je ne vois rien dans le projet de loi qui, de près ou de loin, autorise l'honorable député à amener dans le débat l'ex-ministre des Travaux publics, et je crois qu'il pêche ouvertement contre les règles de la Chambre en s'écartant comme il le fait de l'objet du débat, qui est l'amendement proposé à l'article 2.

M. McKENZIE: C'est mon droit, je pense, de montrer que je m'y acheminais. Il a été donné une très grande latitude à d'autres, et j'espère que l'on usera envers moi de la même condescendance.

M. BOYCE: Il me faut insister, monsieur le président, pour que l'on se conforme à votre décision, et aussi pour que nul ne se permette de critiquer ou de discuter les décisions du président.

M. McKENZIE: Je ne les discute point, mais j'ai bien le droit de lire cette lettre à un point de vue constitutionnel.

M. BOYCE: Il a été décidé que c'était contraire au règlement.

M. McKENZIE: Je n'ai pas compris que ce fût là la décision du président.

Le PRESIDENT: Il me semble que l'article 2 et l'amendement sont sur le même pied. Si l'un est inconstitutionnel, l'autre l'est aussi. Je ne crois pas l'objection bien fondée.

M. MIDDLEBRO: Je soulève la question de règlement. L'honorable député renouvelle des arguments qui ont été apportés par d'autres qui ont parlé avant lui. Selon le paragraphe 2 de l'article 18, l'orateur ou le président peuvent exiger de celui qui persiste à répéter ses propres arguments ou ceux que d'autres ont employés, qu'il discontinue son discours.

M. McKENZIE: Je connais parfaitement cette règle; mais la lettre n'a pas été lue devant cette Chambre et j'ai sûrement le droit de la lire.

M. HAZEN: Elle l'a été par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux).

M. BOYCE: J'insiste sur l'objection.

M. OLIVER: Supposé que cette lettre ait été lue auparavant, il pourrait être nécessaire d'en donner de nouveau lecture, afin que le député qui a la parole puisse établir un point qu'il désire faire valoir, un point absolument distinct de celui qu'avait en vue le député qui d'abord a pu lire cette lettre.

M. GERMAN: L'honorable député de Rouville en a lu quelques passages, mais il ne l'a pas toute lue.

M. McKENZIE: L'honorable député de Rouville a longuement parlé d'une entrevue avec M. Monk il y a une couple de jours, mais il n'a nullement fait allusion à cette lettre.

M. BOYCE: Mon honorable ami renouvelle les raisonnements d'un orateur précédent.

M. McKENZIE: Je m'oppose à l'article 2 en me fondant sur la constitution.

M. MIDDLEBRO: Les arguments de l'honorable député ont été à mainte reprise formulés.

Le PRESIDENT: La règle que l'on invoque contre l'honorable député est la règle 18, paragraphe 2. Il est admis que la lettre qu'il cherche à lire a déjà été communiquée à la Chambre au cours de ce débat par l'honorable député de Rouville. La règle porte:

L'Orateur ou le président, après avoir appelé l'attention de la Chambre ou du comité sur la conduite d'un député qui persiste à s'éloigner du sujet de la discussion ou à continuer une répétition ennuyeuse, soit de ses propres arguments, soit des arguments dont se sont servi d'autres députés au cours du débat, peut lui ordoner de discontinuer son discours.

Je n'ai rien de plus à faire qu'à lire la règle. C'est à la députation à l'observer de manière à ne pas manquer au décorum que la discussion exige.

M. GERMAN: J'ai passé toute la nuit ici et je me suis tout le temps tenu éveillé. Aussi, je suis en mesure de dire que cette lettre n'a pas encore été lue ni pour le tout ni en partie. L'honorable député qui en ce moment adresse la parole au comité ne se rend coupable d'aucun manquement aux dispositions de cette règle en lisant la lettre en question. Je crois que l'on sauverait du temps en lui permettant de la lire, au lieu de dicter nos divergences d'opinions.

M. McKENZIE: S'il était vrai que cette lettre a déjà été lue, je ne voudrais certainement pas violer la règle, mais il s'agit d'un fait à établir. Ayant entendu chaque mot qu'a prononcé ou lu l'honorable député de Rouville, j'affirme qu'il n'a touché en rien à cette lettre. Si monsieur le président le permet, je vais en donner lecture.

Le PRESIDENT: Après ce qui vient d'être dit, je veux bien que l'honorable député continue.

M. McKENZIE: La lettre datée du 18 octobre 1912 et adressée au très honorable R. L. Borden, s'exprime comme il suit:

Je regrette de ne pouvoir approuver la décision prise hier par le cabinet de mettre de la part du Canada une contribution d'urgence de 35 millions à la disposition du gouvernement anglais pour des fins navales, du consentement du Parlement, mais sans donner au peuple canadien une occasion d'exprimer son approbation de cette importante mesure avant qu'elle soit prise. Mon concours dans la circonstance serait en désaccord avec mes engagements et le projet de loi a assez d'importance pour justifier ma conduite. Il va au delà de ce que permet la loi constitutionnelle de 1867.

Ayant cette opinion comme membre de votre cabinet, je crois que mon devoir est de mettre entre vos mains ma démission. Permettez-moi d'ajouter que ma décision a été prise avec regret, car mes rapports avec vous ont toujours été agréables.

Sincèrement à vous,
(Signé) F. D. MONK.

La seule partie de cette lettre à laquelle j'attache quelque importance, c'est celle où il dit que la proposition du cabinet va au delà de ses pouvoirs et, par suite, de ceux de la Chambre, faisant entendre que la constitution ne nous autorise pas à voter des fonds comme on nous propose de le faire. Nos lois fondamentales diffèrent absolument de celles de la Grande-rBetagne. En Angleterre, les pouvoirs du parlement ne connaissent pas de limites, dès qu'il s'agit des intérêts du peuple. Il nous a été donné une constitution il y a quarante-cinq ans, et c'est là qu'il faut rechercher l'étendu de nos pouvoirs, afin de ne pas les dépasser.

Le PRESIDENT.

M. RHODES: Je soulève la question de règlement. L'honorable député tire un argument d'une lettre qu'il a lue. Or, la même lettre a déjà été lue et discutée par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) dans son discours sur cette question. D'après la règle 18, paragraphe 2, l'honorable député n'a pas le droit de lire ni de discuter cette lettre à cette phase du débat.

M. McKENZIE: Tout cela est fini maintenant. Je n'ai pas pensé qu'elle avait pu être lue par l'honorable député de Pictou. Je n'ai fait que répondre à ceux qui prétendaient que l'honorable député de Rouville l'avait lue.

M. RHODES: Pour l'objection que je présente, il importe peu que cette lettre ait été lue par celui-ci ou par celui-là. Elle a été lue au cours du débat et elle a donné lieu à une argumentation.

M. OLIVER: La lettre a été lue au cours du débat qui s'est engagé sur le premier article du bill, et non depuis que s'est élevée la discussion sur le deuxième article.

M. RHODES: Le même article et le même débat.

M. OLIVER: La règle parle d'un débat sur la même motion. Ceux qui ont fait ces règles ne doivent sûrement pas avoir eu l'intention d'empêcher que des arguments apportés à l'appui ou contre une motion soumise à la Chambre, ne pussent être présentés à l'occasion d'une autre motion que l'on aurait proposée. Les deux articles sont distincts, les idées qu'ils expriment sont différentes comme l'est leur objet. L'intention de la règle n'est pas d'empêcher, mais de diriger le débat.

M. CHISHOLM (Antigonish): Dans son livre "Parliamentary Practice" May dit:

L'Orateur ou le président, après avoir appelé l'attention de la Chambre, ou du comité, sur la conduite d'un député qui persiste à s'éloigner du sujet de la discussion, peut lui ordonner de discontinuer son discours; et la fréquente répétition des mêmes arguments, soit des arguments du député qui a la parole, soit des arguments dont se sont servis d'autres députés, constitue en quelque sorte un éloignement du sujet en discussion.

Il faut qu'il y ait persistance et répétition fréquente; il faut qu'il apparaisse clairement que l'on cherche à tuer le temps. De ce qu'un député s'est servi de certains arguments, il ne suit pas qu'un autre soit empêché de se servir du même argument. L'objet de la règle est de régulariser la discussion.

Le PRESIDENT: Je ne vois pas pourquoi perdre davantage notre temps. L'honorable député déclare avoir dit tout ce qu'il voulait dire à ce sujet.

M. GERMAN: Une loi du parlement impérial nous a reconnu certains droits, certains privilèges et certains pouvoirs, et la question se résume à savoir si nous n'en sortons pas. Quand nous allons au delà, nous avons tort, tandis que, si nous restons dans la limite assignée, nous avons raison. L'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, porte ce qui suit:

Il sera loisible à la reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par le présent acte exclusivement assignés aux législatures des provinces; mais, pour plus de garantie sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans cette section; il est par le présent déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte) l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés; savoir:

Vient ensuite une longue énumération de sujets. Dans cette énumération, le septième se rapporte à la milice, au service militaire et au service naval et à la défense du pays. C'est sur cet article que fondent leurs arguments ceux qui prétendent que nous n'avons pas le droit de fournir de l'aide hors du Canada, à la milice ou aux forces navales d'un pays quelconque. Nous avons le droit de voter ici des fonds qui seront appliqués à quelque objet qui tombe sous la juridiction, exclusive ou non, de ce Parlement. Tant que nous restons dans la limite de nos droits, il est inutile de demander au peuple son approbation; mais, s'il s'agit d'une chose, d'une situation où les lois constitutionnelles nous refusent le droit d'intervenir, le seul moyen constitutionnel de nous y faire autoriser, c'est de soumettre la question au peuple et de prendre son avis.

M. EDWARDS: L'honorable député prétend-il que d'après son interprétation de la loi constitutionnelle, l'article 2 figurant dans le bill est inconstitutionnel?

M. GERMAN: Oui.

M. EDWARDS: Alors, comment concilie-t-il son attitude actuelle avec le suffrage qu'il a exprimé en faveur de l'article 2?

M. McKENZIE: Je ne saurais admettre que j'aie voté l'adoption de l'article 2. Les deux résolutions sont dissemblables. Nous avons certainement voté l'affectation de la somme mentionnée dans la résolution. Seulement, elle devait recevoir une application différente.

M. EDWARDS: Dans l'amendement soumis par le chef de l'opposition, n'a-t-on pas eu soin d'éliminer un article, et cet amendement ne renferme-t-il pas l'article 2?

M. GERMAN: Il s'agit d'envoyer l'argent en Angleterre ou de le garder ici.

M. McKENZIE: Nous avons le droit d'affecter les deniers de l'Etat aux besoins de la milice et de la défense terrestre, comme cela se pratique d'année en année, sous l'autorité de la constitution; mais je ne sache point que ce Parlement ait le pouvoir d'envoyer la milice hors du Canada, à moins qu'elle ne consente à le faire.

M. BOYCE: Cela s'appliquerait-il à l'emploi de navires canadiens sous l'autorité de la loi navale?

M. McKENZIE: Constitutionnellement, oui.

M. BOYCE: Si le Parlement envoyait les navires de guerre canadiens dans les eaux australiennes, serait-ce inconstitutionnel?

M. McKENZIE: Ce ne serait pas inconstitutionnel pourvu que la chose fût réglée législativement ici. Sans doute, cette loi elle-même pourrait porter atteinte à la constitution, jusqu'à ce qu'elle eût reçu la sanction de la couronne, ce qui donnerait à la loi sa sanction et la rendrait exécutoire.

M. SHARPE (Ontario-nord): L'honorable député prétend-il que le Parlement violerait la constitution en votant des deniers publics au bénéfice des victimes du tremblement de terre de San-Francisco, par exemple?

M. McKENZIE: C'est là une toute autre question au sujet de laquelle la constitution ne nous trace pas de règle de conduite tandis qu'ici, elle nous dit précisément ce qu'il faut faire.

M. STEVENS: Nous avons parfaitement le droit de construire trois dreadnoughts et de les placer, pour le moment, sous la direction générale de l'amirauté. L'honorable député prétend que ces dreadnoughts échapperont par là à la maîtrise du peuple canadien et à la direction du Parlement fédéral.

M. McKENZIE: Il serait difficile de prévoir ce qu'il adviendra des vaisseaux; mais quant à ce projet de loi, il faut l'interpréter à la lumière de la résolution même et des observations formulées par le premier ministre en la présentant. D'après les lumières puisées à ces diverses sources, il semblerait que ces vaisseaux seront livrés à l'amirauté britannique et demeureront sous sa direction absolue. Voici pourquoi il faut faire appel au peuple sur cette question: c'est que le ministre des Finances n'est que le gardien des deniers publics aux termes même de la constitution. Quand la constitution est muette il ne reste qu'une voie ouverte: demander qu'on consulte le peuple, le véritable propriétaire de ces de

niers. Nous aurons alors le mandat populaire, et la certitude que le peuple demeurera toujours fidèle à l'empire britannique. Quand sonnera l'heure du danger pour la mère patrie, alors le Canada sera prêt à voler à son aide. Nous sommes en butte aux critiques; parce que nous affirmons qu'il n'est pas nécessaire que le Canada participe à toutes les petites guerres de l'Angleterre, et on tient en suspicion le loyalisme de ceux qui expriment cette opinion. Mais pourquoi s'ingérer dans ces guerres. Ce serait insulter à la puissance de la Grande-Bretagne que de s'interposer en pareille matière, alors que la sécurité de l'empire britannique ne périclite nullement. D'autre part si la Grande-Bretagne se trouvait aux prises avec l'Allemagne ou quelque autre puissance formidable, les Canadiens auraient le devoir et le privilège de se porter au secours de la mère patrie à l'heure du danger.

Pour en revenir à l'article en discussion, je le demande, est-il nécessaire de prendre l'initiative demandée? Toute la question semble rouler sur la prétendue existence de circonstances critiques; mais on nous assure qu'il n'y a nullement d'urgence, et que jamais mieux qu'aujourd'hui l'empire britannique n'a été en mesure de protéger ses intérêts.

Il est ligitime et convenable de soutenir qu'il n'existe ni cas urgent, ni crise, ni danger, ni menace, qui ne saurait invoquer de meilleure autorité au sujet de la situation que celle de l'homme qui préside à cette grande institution, la marine britannique. On a cité quelques extraits du discours prononcé le 18 mars 1912, par le premier lord de l'amirauté. J'ai ce texte sous les yeux et on me permettra bien d'en donner lecture, afin de bien mettre en relief l'attitude qu'il prend sur cette importante question.

M. MIDDLEBRO: Je soulève la question de règlement. L'honorable député est en train de lire des extraits de ce discours de M. Churchill, du 18 mars, déjà cité ici à satiété et qui a servi de base à maints arguments. Si l'article du règlement (par. 2, art. 18) a quelque valeur, c'est maintenant qu'il faut l'appliquer.

M. McKENZIE: Il est possible qu'on ait cité ce discours, à la 2e lecture du bill; mais mon collègue ne saurait prouver qu'on l'ait utilisé, depuis que nous siégeons en comité.

M. MIDDLEBRO: Le règlement est d'application générale au débat. Il n'y est question ni de 2e ni de 3e lecture, ni d'étape quelconque du débat.

M. McKENZIE: Je ne sache point qu'on ait lu la partie du discours en question.

M. MIDDLEBRO: Le député de Welland (M. German) en a donné lecture.

M. GERMAN: Je me suis servi d'un extrait de ce discours.

M. McKENZIE: Je me propose de lire un extrait beaucoup plus long que celui cité par le député de Welland.

M. MIDDLEBRO: Je demande votre décision, monsieur le président.

M. McKENZIE: Monsieur le président, c'est en vous appuyant sur votre propre observation que vous allez décider s'il y a eu des redites ennuyeuses. Le règlement ne tend qu'à servir de guide à celui qui préside pour le moment. J'ai un devoir à remplir envers cette Chambre et envers le pays.

L'heure est arrivée...

M. FOSTER (King) (N.-E.): L'honorable député ne donne-t-il pas lecture du texte même sur lequel vous avez déjà appelé son attention, monsieur le président?

Si l'on veut proposer un amendement à chaque article du bill à l'étude, et s'il est permis au premier député venu de répéter le discours qu'il a prononcé à l'occasion de la 1ère ou 2ème lecture, il importe de prendre quelque mesure à cet égard. Si l'honorable député cite le même discours, après avoir reçu un avertissement à ce sujet, il viole le règlement.

M. le PRESIDENT: Je ne saurais dire que vous m'ayez rappelé au règlement, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: Je ne saurais dire que l'honorable député viole le règlement, à moins qu'il ne répète le même discours ou la même partie déjà citée. Personnellement, je ne l'ai pas entendu répéter les arguments utilisés par d'autres députés.

Mardi, 4 mars 1913.

(Suite du débat.)

M. McKENZIE: Je crois que le premier lord de l'amirauté ne pouvait pas donner une preuve plus évidente de la sécurité absolue de l'Angleterre que celle que nous trouvons dans les discours qu'il a prononcés à la chambre des communes ou devant l'association des constructeurs maritimes à Londres, après que la loi navale allemande eut été connue. Il insiste sur la folie de construire un seul navire avant qu'il ne soit nécessaire de le faire, parce que dès que le navire est lancé, il commence à devenir démodé et c'est gaspiller ser le nombre qui est absolument nécesser le nombre qui est aosolument nécessaire.

Si l'amirauté a un nombre suffisant de navires pour maintenir l'équilibre convenable entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, dans le cas de guerre, pourquoi

construirions-nous des navires qui ne sont pas demandés? Si nos navires doivent absolument être construits avant d'être nécessaires, et par conséquent s'ils tombent sous la condamnation du premier lord de l'amirauté, c'est une erreur de les construire, parce qu'ils seront considérés comme atteints de vétusté des années avant qu'ils auraient dû l'être. Il s'ensuit que je ne pense pas qu'il y ait une nécessité de construire ces navires et que ce que nous avons de mieux à faire, c'est d'adopter ce qui a été proposé dans la résolution de mon très honorable ami le leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) et qui a été rejetée. Mais l'amendement de mon très honorable ami le chef de l'opposition dannera à l'article 2 une rédaction telle que cela le rapprochera de la résolution de 1909 et de la résolution qui a été proposée par le très honorable chef de l'opposition quand la deuxième lecture du bill a été proposée le 12 décembre dernier. Je comprends que l'amendement n'est pas tout à fait d'accord avec la résolution de 1909, qui déclarait que le programme du gouvernement du Canada devait être exécuté d'après les indications fournies par l'amirauté en 1907 et 1909. De sorte que pour compléter le lien entre l'amendement et la résolution de 1909, je propose:

Que l'amendement à l'article 2 soit modifié en ajoutant après le dernier mot de l'amendement les mots suivants: "En conformité des indications fournies par l'amirauté anglaise aux conférences impériales de 1907 et de 1909".

Avec l'adoption de l'amendement que vous avez entre les mains et l'addition de ces mots, nous serons parfaitement d'accord sur le programme canadien et sur la résolution adoptée par la Chambre le 29 mars 1909, résolution qui nous a tous mis d'accord. Nous formions alors une heureuse famille. J'espère que le temps n'est pas très éloigné où nous pourrons revenir à cette avantageuse position de travailler à l'édification de notre pays et à la fois de donner volontairement et avec plaisir le faible secours que la mère patrie peut avoir besoin, mais dont nous espérons bien qu'elle n'aura jamais besoin.

M. GERMAN: J'ai l'intention, monsieur le président, d'ajouter à la longueur du compte rendu de ce débat, parce que j'estime que nous avons le droit de le faire et de combattre ce bill jusqu'au bout, comme c'est bien mon intention.

J'ai une opinion très arrêtée sur ce point, non seulement sur la question dont il s'agit dans ce bill et les amendements soumis au comité, mais sur une question plus importante et plus vaste, c'est-à-dire la question constitutionnelle d'avoir un remaniement des circonscriptions électorales au Canada et des élections générales. Je pense et j'ai toujours pensé que le Gouvernement devrait consulter le pays sur cette question. J'ai cru que sur la question de la réciprocité le Gouvernement précédent devait consulter le pays. J'ai dit aux conservateurs que j'étais prêt à faire la lutte pour forcer le Gouvernement à consulter le pays sur la question de la réciprocité et j'étais prêt à voter contre lui si mon seul vote avait dû faire tomber ce Gouvernement du pouvoir, car je croyais que la réciprocité n'était pas alors et n'est pas maintenant une bonne affaire pour le Canada. C'est mon opinion individuelle, et je crois aujourd'hui que ce bill, présenté par le Gouvernement actuel, n'est pas dans les meilleurs intérêts du Canada et qu'il devrait être soumis au peuple par tous les moyens constitutionnels, avant de devenir loi. Ainsi, quoi que puissent dire nos adversaires de la constance de quelques membres de l'opposition, je prétends être en position de dire que j'ai été du moins conséquent dans la proposition que je fais en ce moment.

De ce côté (la gauche) nous sommes justifiés de faire une opposition acharnée à la proposition du Gouvernement, et la raison puissante qui explique notre conduite, c'est celle-ci: en 1909, comme on l'a déclaré à satiété dans la Chambre, chacun était d'accord sur ce problème naval posé par le ministre du Commerce et de l'Industrie et défendu par lui dans un long et éloquent discours. Je crois que nos idées sont les mêmes que celles de nos honorables adversaires, et qu'il n'y aurait jamais eu un élément de discorde à propos de la résolution sur la marine adoptée en 1909, si M. Bourassa et ses partisans de la province de Québec n'avaient pas soulevé leur petite opposition. Si M. Bourassa n'avait jamais entrepris de polémique contre la question navale et n'avait pas suscité de trouble dans cette province au point qu'il semblait qu'il allait en résulter un désastre pour sir Wilfrid Laurier, il est possible, je n'hésite pas à le dire, et je le crois honnêtement, que nous n'aurions jamais été saisi de ce projet de loi. Je ne me trompe pas sur nos honorables adversaires et ma conviction est bien arrêtée là-dessus, car quelqu'un d'entre eux m'ont dit que c'était pour cela qu'ils appuyaient ce bill.

Que faisons-nous? Nous étions tombés d'accord sur une marine. Des honorables députés de la droite ont dit au cours de ce débat que ce serait une marine séparatiste et ils ont insinué que nous étions déloyaux. Quant à moi je n'ai pas d'explications à donner pour l'opposition. J'ai l'honneur de descendre d'ancêtres qui, plutôt que de vivre sous un drapeau rebelle, ont abandonné leurs propriétés aux Etats-Unis, en 1780, et fidèles à leur origine historique, fidèles à leur amour des institutions britanniques, sont venus au Canada pour se- créer un

foyer à l'ombre du drapeau anglais. Je descends d'un grand-père qui était commis-voyageur, non pas un millionnaire, non pas un aristocrate, mais un homme vraiment dévoué à la Grande-Bretagne, un homme fidèle au drapeau anglais et aux institutions britanniques, et d'après ce que je sais, aucun de ses descendants n'est jamais sorti du sentier de la loyauté qu'il a tracé, et je ne me propose pas de commencer en ce moment.

Le but du Gouvernement précédent et de l'opposition actuelle est d'établir une marine canadienne en coopération et en rapports intimes avec la marine impériale. C'est-à-dire, si notre proposition est adoptée, que nous construirons ces navires au Canada et que nous aurons une marine canadienne. Sera-ce, oui ou non, un avantage pour le Canada? Le premier ministre a dit que le Canada ne pouvait pas construire une marine canadienne. Beaucoup de ses partisans ont répété cette affirmation. La meilleure réponse que l'on puisse faire, suivant moi, c'est que nous avons une soumission d'une société de construction importante qui offrait de construire la classe de croiseurs et de cuirassés d'escadre dont nous avons besoin au Canada et que l'amirauté anglaise nous a conseillé de construire. Nos honorables adversaires ont fait couler ici des flots d'éloquence parce que l'amirauté britannique a envoyé au premier ministre un mémorandum qu'il a lu à la Chambre. Nous constatons qu'en 1909, comme il est dit dans le sous-amendement, l'amirauté anglaise a recommandé ce qui devait être fait, ce que le Canada et l'Australie devaient faire; tout cela est contenu dans le mémorandum de l'amirauté en date du 20 juillet 1909. Dans les indications sommaires, il est dit que le Canada devrait construire deux flottes, deux escadres d'une marine, au coût annuel de £600,000, de quatre croiseurs "Bristol", un "Boadicée" et six contre-torpilleurs avec une dépense annuelle de £400,000. C'est sur cette base que le Gouvernement précédent établit son programme naval. Dans toute cette discusion et dans chaque mot que nos honorables adversaires ont prononcé à propos de la contribution des navires de guerre au Canada, ils ont borné leurs propositions à la construction de dreadnoughts. Ils disent qu'on ne peut pas construire des dreadnoughts au Canada. Admettons que nous n'en soyons pas capables. Nous sommes absolument en état de construire au Canada les navires que l'amirauté nous a recommandés et une classe de navires que l'amirauté désire que nous construisions. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi est-il nécessaire d'envoyer $35,000,000 en Angleterre pour y construire des dreadnoughts. Nous avons la déclaration du premier lord de l'amirauté que l'Angleterre a plus de dreadnoughts qu'il ne lui en faut. Tous les hommes d'Etat anglais nous le répètent, tous ceux qui sont un peu compétents pour juger des conditions actuelles sont de cet avis et disent qu'ils ont tous les dreadnoughts et tous les navires de différentes classes dont ils ont besoin. Alors au nom du ciel, pourquoi est-il nécessaire d'envoyer là-bas $35,000,000 afin d'y construire d'autres dreadnoughts pour l'Angleterre?

L'amirauté, le premier ministre, M. Bonar Law, le chef de l'opposition M. Balfour, le plus éminent des hommes d'Etat conservateurs, tous ceux qui sont en état de comprendre et juger la situation en Angleterre, déclarent qu'ils ont tous les dreadnoughts qu'il leur faut, tous les navires dont ils ont besoin, pour se défendre contre l'Allemagne et contre le monde entier. Pourquoi alors envoyer $35,000,000 à l'Angleterre pour faire construire de nouveaux navires? Je voudrais que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) nous dise pourquoi. C'est un homme d'affaires très avisé qui ne dépense pas son argent inutilement.

J'ai suivi attentivement tout le débat et je n'ai pas entendu un seul orateur de la droite donner une bonne raison pour expliquer ce don de $35,000,000 à l'Angleterre, pour construire des navires dont elle déclare elle-même n'avoir pas besoin. Le péril allemand n'est pas une raison. Cet épouvantail qu'on a agité un certain moment est complètement disparu, comme l'a expliqué l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) cet après-midi. (Rires.)

J'ai voulu dire hier après-midi; j'oubliais que nous avons perdu une journée, mais les honorables députés de la droite peuvent être certains que nous en perdrons beaucoup d'autres avant de perdre ces $35,000,000. L'honorable député de Red-Deer, s'appuyant sur l'autorité du chef de l'amirauté allemande, a démontré que les rélations entre l'Allemagne et l'Angleterre étaient pacifiques et amicales. Il n'existe donc pas de raison plausible pour donner $35,000,000 à l'Angleterre pour acheter des navires dont elle n'a pas besoin.

M. BRADBURY : L'honorable député peut-il donner une seule raison qui s'oppose au vote de cette contribution?

M. GERMAN: J'y arrivais justement. Tout le monde admet que le Canada doit faire quelque chose pour sa défense navale. Il a déjà fait beaucoup pour l'organisation de sa milice et il fait encore plus, sous le présent ministre de la Milice (M. Hughes). Je suis tout disposé à approuver toute saine proposition dans ce cens. Je possède une certaine expérience, ayant servi dans les trois armées de notre milice. Tout jeune j'ai servi dans l'artillerie; lorsque j'étais un peu plus âgé, je suis entré

dans la cavalerie et j'ai fini comme lieutenant dans les grenadiers royaux, de Toronto. Ce que je connais de la milice m'enseigne que nous avons le devoir d'organiser aussi notre défense navale.

La construction de navires au Canada amènerait la création d'une grande industrie, celle des plaques de blindage que nous n'avons pas actuellement. Si cette industrie était fondée au Canada, nous pourrions construire non seulement des navires de guerre, mais aussi des navires marchands. Pourquoi serait-il impossible de construire une marine au Canada? Les autres pays, même ceux qui sont inférieurs au Canada en population, en richesses, en ressources et en espérances, possèdent des marines. J'ai ici l'Annuaire naval de l'an dernier, qui donne des chiffres concernant les différentes marines du monde.

La république Argentine possède quinze cuirassés d'escadre. Cela veut-il dire que ce pays se croit capable de lutter contre les marines de pays comme la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France, l'Italie et le Japon? Non. Cela veut dire que les citoyens de ce pays ont la fierté de leur nationalité et veulent être en état de défendre leur patrie contre toute attaque du dehors, autant que le permettra leurs ressources. Le Canada devrait avoir le même orgueil. Le même volume que je viens de citer, démontre que beaucoup d'autres pays, plus petits que la république Argentine, n'agissent pas autrement. Si ces petits pays y compris les possessions britanniques, beaucoup moins importants que le Canada, construisent et entretiennent des navires de guerre, pourquoi resterions-nous en arrière? Pourquoi envoyer notre argent en Angleterre, pour fournir de l'ouvrage aux ouvriers de ce pays, au lieu de le garder ici pour encourager nos propres industries et nos propres ouvriers ?

La seule raison qu'on puisse donner, c'est que le Gouvernement espérait trouver un avantage politique en adoptant le programme des nationalistes de Québec. Cette question devrait être soumise au peuple. Si le Gouvernement se croit invincible et sûr de remporter l'élection, il n'a rien à craindre. Pourquoi n'ordonne-t-il pas un appel au peuple? Les élections ne peuvent pas être retardés de plus d'un an.

Un DEPUTE: S'il y avait une élection, vous ne seriez pas réélu.

M. GERMAN: Je ne le regretterais pas, mais permettez-moi de vous dire que si je me mettais dans la tête de me faire élire, je le serais.

Un DEPUTE: Vous auriez du chemin à faire.

M. GERMAN: Je suis un bon marcheur et même un bon coureur.

M. BUREAU: Les députés de la droite nous font perdre notre temps.

M. GERMAN: Peu importe ; nous en avons encore pour un mois à discuter cette question.

M. BORDEN: Un mois, seulement?

M. GERMAN: Je crois que le mois suffira pour cet amendement, mais nous en avons beaucoup d'autres à présenter. Je répète que le peuple devrait être consulté et que cet argent devrait être dépensé au Canada, au lieu d'être envoyé en Angleterre. Je suis convaincu que les Canadiens sont aussi de cette opinion, en dépit de la prétention du premier ministre qui se dit appuyé par tout le pays. Si nous avions une élection sur cette question, la province d'Ontario, au lieu d'élire treize libéraux, en élirait trente. J'aimerais beaucoup à voir le premier ministre ordonner une élection générale.

M. CLARK (Red-Deer): En venant à la Chambre, ce matin, je réfléchissais et je me disais qu'après tout, dans cette lutte nous avons déjà triomphé moralement, car je songeais au beau cadeau que nous aurions à offrir, si le projet était adopté.

Il y a quelques années, l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) voulait abolir le Sénat. Or, c'est le Sénat seul, aujourd'hui, qui peut donner à ce cadeau un semblant de spontanéité. Chez le peuple canadien, il n'y a ni spontanéité ni unanimité. Cela n'enlève-t-il pas toute sa valeur au cadeau? Le Gouvernement propose de donner, ou prêter, $35,000,000 à l'Angleterre. C'est un triste cadeau, quand il faut le changer en prêt, au milieu du débat.

L'honorable premier ministre a démoli ses ponts quand il a appelé sa proposition un cadeau. Les deux tiers de la population ne veulent prendre aucune part à un cadeau fait dans de semblables conditions.

Si on examine la question du point de vue de l'Angleterre, que penseront les Anglais de ce cadeau? Dans quel sentiment recevra-t-on un cadeau qui serait censé être offert par toute une famille et qui ne serait présenté, en réalité, que par la moitié de la famille? Cette contribution n'est pas un cadeau du Canada; elle ne le sera jamais et ne pourra jamais l'être.

A chaque contribution nouvelle, les mêmes difficultés se présenteront et si nos hommes d'Etat, qui ont lu l'histoire et qui savent comment les treize Etats ont été perdus pour l'Angleterre, commettent la faute d'employer les mêmes moyens dans ce pays, cette politique ne pourra avoir qu'un résultat: le démembrement de l'empire britannique.

J'habite l'Ouest et je maintiens que dans l'Ouest nous avons la prétention d'être et que nous sommes aussi dévoués à l'empire que dans l'Est. Je ne veux pas revenir

sur l'altercation que j'ai eue l'autre jour avec l'honorable député de Calgary (M. Bennett) mais je tiens à lui dire que les feux de joie dont il nous a parlés produisent un certain émoi à Calgary. Je ne crains pas d'affirmer que la situation dans l'Alberta est absolument contraire à celle qu'il nous a décrite. Quatre-vingt-dix sur cent des Américains qui sont venus se fixer dans cette province préfèrent nos lois et nos institutions à celles du pays qu'ils ont quitté, et si la question de l'annexion leur était soumise, ils diraient: "Nous ne voulons pas de changement; nous aimons ce pays". L'Ouest ne proclame pas son patriotisme au son du tambour; il néglige ce moyen comme trop vulgaire; mais s'il y a des luttes à soutenir, si le Canada est jamais appelé à participer à une guerre de l'empire, il saura faire son devoir.

J'ai été frappé de ce qu'a dit l'honorable député de Welland (M. German) concernant le péril allemand. Il est temps de forcer le Gouvernement à avouer que ce péril n'existe pas. L'autre jour, je feuilletais une brochure et j'ai été amusé en constatant que les fabricants de paniques existaient bien avant le dix-neuvième siècle. En 1712, il y a deux cents ans, M. James Arbuthnot, publiait un ouvrage intitulé "The Art of Political Lying" dans lequel il dit qu'il est absolument nécessaire d'effrayer le peuple anglais, au moins une fois par année, avec l'invasion française et le Prétendant. N'est-il pas humiliant pour le Canada de se faire prendre encore au même piège, aujourd'hui?

Je donnerai douze raisons pour lesquelles je suis opposé à ce don, ou à ce prêt de $35,000,000, dans la forme que propose le deuxième article du bill que nous discutons en ce moment. J'y suis opposé, premièrement, parce qu'il ne remplit pas les conditions posées par les ministres canadiens en Angleterre, pendant leur visite de l'été dernier et que, par conséquent, il viole les engagements que ces ministres avaient pris envers le peuple canadien. Je reçois un journal quotidien anglais, sur ma petite ferme de l'Ouest et j'ai eu l'occasion de lire ce que les ministres et surtout le premier ministre et le ministre de la Justice ont dit pendant leur séjour dans la mère patrie. Il faut supposer que ces deux ministres se faisaient l'écho de la partie bien pensante de leur parti sur cette question. Or, chaque fois qu'ils prenaient la parole en Angleterre, leurs discours pouvaient se résumer à ceci: Quoi que nous fassions, il est bien entendu que nous le faisons, d'abord et avant tout, en vue de défendre l'autonomie du Canada. Pour mieux défendre cette autonomie, ils posaient comme condition que le Canada devait avoir une voix dans la direction des affaires extérieures de l'empire. C'était une condition tout à fait raisonnable. Il est évident que l'honorable premier ministre dans son for intérieur attache encore beaucoup d'importance à cette condition, car j'ai lu attentivement ce qu'il a dit dans une circonstance où chaque personne présente ne pouvait prononcer qu'un seul discours et c'est souvent dans les discours d'après dîner qu'un homme livre plus volontiers ses pensées intimes. Au banquet Osler, l'honorable premier ministre tenait encore fortement à l'autonomie, puisqu'il racontait à son auditoire que ce qui l'avait surtout frappé en Angleterre, c'était l'enthousiasme avec lequel cette demande de sa part avait été accueillie par les foules nombreuses auxquelles il avait adressé la parole. Les foules sont une excellente chose; il faut compter avec elles en temps d'élection. Mais ce que nous tenons surtout à savoir, c'est ce que M. Asquith a dit; c'est ce que le "Times" a dit; c'est ce que les hommes au pouvoir et occupant des positions responsables ont dit au sujet de la participation des colonies dans la direction des affaires impériales. Or, M. Asquith a opposé à cette demande un refus énergique. Le cerveau le plus lucide que nous ayons eu en Angleterre, depuis Gladstone, a déclaré que cette participation n'était pas possible. Malgré cette déclaration de M. Asquith, nous nous lançons dans une politique qui implique une entière participation dans les guerres étrangères de l'empire en y envoyant nos navires.

M. BRADBURY: C'est là que nous voulons les voir.

M. CLARK: Il ne s'agit pas d'une question de sentiment; je m'efforce d'exposer des faits qui donnent à réfléchir. Ces navires prendront part à la guerre, sans que le Gouvernement ou le Parlement canadien ait son mot à dire. C'est la première accusation que je porte contre cette politique et c'est la première objection que j'invoque contre cette dépense. Ma deuxième objection, c'est que cette politique représente le premier pas vers la réalisation de ce que j'appellerai un projet informe de fédération. Et si l'on fait ce premier pas, qui peut nous dire ce que sera le second? Ainsi, par exemple, l'honorable premier ministre n'a pas la moindre idée de la nouvelle attitude qu'il nous faudra prendre. Nous nous avançons dans les ténèbres. On fournit l'argent sur parole à seule fin de hâter la réalisation d'une théorie qu'on a discutée depuis plus d'un siècle sans en trouver jamais la solution même la plus éloignée. L'honorable premier ministre nous dit que nous aurons un représentant au comité de la défense impériale. Je ne veux pas insister sur les contradictions des déclarations minis-

térielles, mais je tiens à faire ressortir tout le vague de ce projet de fédération impériale et combien il est peu probable que l'empire se consolide par le fait que nous aurons un représentant au comité de la défense impériale. Le représentant de la Nouvelle-Zélande en Angleterre a dit, l'autre jour, que le gouvernement qui l'avait nommé à cette fonction ne se souciait aucunement d'être représenté au comité en question, la distance entre la Nouvelle-Zélande et le cœur de l'empire étant tellement considérable qu'un tel représentant ne lui serait d'aucun avantage. Quel empire uni et vivant dans la paix et la concorde nous aurions, si le Canada devait, en premier lieu, se préoccuper d'avoir son mot à dire dans l'orientation de la politique étrangère impériale, et si la Nouvelle-Zélande tirait en arrière, ne voulant pas prendre une attitude sur ce point! Il serait mal venu de ma part de demander à l'honorable premier ministre de nous faire connaître la nature du prochain pas que nous ferons, parce qu'il n'en a pas lui-même la moindre idée. Va-t-il se rendre en Angleterre l'année prochaine discuter la nouvelle étape de cette politique? L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce va-t-il essayer de convertir les habitants de la Nouvelle-Zélande à l'idée d'attacher de l'importance au comité de la défense impériale lorsqu'il débarquera un beau matin sur les rives de ce pays, interrompant ainsi son voyage dont le but est de conclure une autre convention insignifiante se rattachant à des relations commerciales entre deux colonies de l'empire? Une partie de ce projet est complètement abandonnée.

Nous savons tous que M. Chamberlain estimait que la fédération impériale pouvait reposer sur une base d'une nature commerciale. Cette pensée animait mon très honorable ami (M. Borden), lorsqu'il a parlé de coopération au point de vue du commerce et à celui de la défense; dans son esprit, ces deux questions qui intéressent la fédération impériale, n'en sont réellement qu'une. M. Chamberlain a été l'un des plus puissants tribuns, l'un des meilleurs organisateurs, l'un des hommes publics les plus prestigieux que l'Angleterre ait comptés au cours de toute une génération. Il a consacré dix ans de sa vie à resserrer les liens qui unissaient les colonies à l'empire, au moyen du commerce de préférence. Le résultat, c'est que tout cet échafaudage est confié aujourd'hui aux mains inhabiles de ce pauvre M. Bonar Law. M. Chamberlain avait prôné l'impôt sur les denrées alimensurgés contre cette taxe. A Aston-sous-Tyne sugés contre cette taxe. A Ashton-sous-Tyne M. Bonar Law a déclaré qu'il avait tenu ce drapeau à la brise de l'opinion publique neuf années durant et qu'il ne se proposait pas de l'abaisser; il s'est rendu à Edimbourg un mois après pour fouler ce même drapeau à ses pieds. J'ai connu déjà un grand nombre de promesses politiques aussi prétentieuses. Nous avons assisté ici même au spectacle d'engagements violés. Après la décision d'une nature toute exceptionnelle rendue sur un rappel au règlement, la décision la plus inconcevable qui nous soit donné d'entendre d'ici plusieurs années, nos adversaires en cette enceinte se sont jetés dans une mêlée dont la nuit dernière n'a pas vu la fin. Ainsi, M. Bonar Law, après avoir déclaré qu'il tiendrait ferme son drapeau, l'a abattu pour le fouler aux pieds.

Vient ensuite une réunion de l'association des cultivateurs sous la présidence de M. Henry Caplin. Tous les membres de cette société furent unanimes à déclarer que la situation indiquait une préférence à l'endroit des manufacturiers, mais non pas dans le cas des denrées alimentaires; ils choisirent deux cultivateurs pour être candidats aux prochaines élections.

La préférence que nous avons accordée à l'Angleterre, en 1899, fut reçue par les membres de la fédération impériale comme étant un pas de fait en vue de limiter le commerce aux bornes de l'empire. L'abaissement de notre tarif augmenta, cela va sans dire, le volume de nos importations d'Angleterre; il eut pour conséquence d'accentuer le volume de nos exportations en Grande-Bretagne. Cependant, le détail remarquable du cas fut que pour chaque dollar que nous réalisions de notre commerce avec l'Angleterre, comme résultat de la préférence, nous retirions deux dollars du commerce supplémentaire que nous faisions avec les Etats-Unis. Voilà, si je ne me trompe, une preuve évidente que ces conventions factices ne garderont pas tout notre commerce dans les limites de l'empire. On pourrait fournir beaucoup d'autres exemples qui corroboreraient ce même fait.

La troisième objection que je soulève contre cette disposition et qui est en même temps une autre raison qui m'engage à appuyer l'amendement, c'est que l'état des finances du Canada, à l'heure qu'il est, ne permet pas à ce dernier de s'engager dans cette dépense. On a parlé de la condition des cultivateurs de l'Ouest. Certain qu'avant la fin de la semaine, on fournira aux représentants de l'Ouest une preuve plus directe sur ce sujet. Les cultivateurs de cette partie du pays n'ont pas besoin de cela, pour l'excellente raison qu'ils n'ont aucun argent à envoyer à l'étranger.

M. SHARPE (Lisgar): Les cultivateurs de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter sont tous en faveur de ce projet.

M. CLARK: Le sentiment des cultivateurs de l'Ouest est assez clairement indiqué au cours des délibérations des sociétés de cultivateurs. C'est un fait qui s'impose à l'étude sérieuse de ceux qui sont responsables des finances de ce pays, que dans l'Alberta méridional et la Saskatchewan nous sommes menacés d'un exode de cultivateurs aux Etats-Unis. Beaucoup de cultivateurs se préparent à quitter l'Alberta méridional et la Saskatchewan méridionale ce printemps.

M. NEELY: Et il en est ainsi partout.

M. CLARK: A tout événement, c'est la vérité en ce qui touche la partie dont je parle. Dans la région où j'habite il n'y a pas un cultivateur qui n'ait point hypothéqué sa terre jusqu'au dernier sou.

Ce sont là des faits dont ne se préoccupent pas grandement certains honorables députés, tel l'honorable représentant de Hastings-est (M. Northrup), qui nous parle continuellement de la pauvreté de l'Angleterre. Je le demande à l'honorable ministre des Finances, l'heure est-elle bien choisie de nous départir d'un montant de $35,000,000 que l'on dépensera en une façon qui ne sera pas de nature à encourager le moindrement l'industrie canadienne? Tout dernièrement, on a eu l'exemple de la succession de raisonnements qui avaient porté les cultivateurs de ma province à condamner cette politique qui se résume à expédier à l'étranger ce montant tiré du trésor public du Canada.

M. MEIGHEN: Ou de le dépenser au pays.

M. CLARK: Ils ont tout autant le droit d'entretenir une opinion sur ce sujet qu'en a l'honorable représentant de Portage-la-Prairie.

M. MEIGHEN: Je ne dis pas le contraire.

M. CLARK: A la réunion des cultivateurs unis de l'Alberta au cours de laquelle cette résolution fut adoptée, on comptait 600 délégués représentant 14,000 cultivateurs. 588 délégués approuvèrent cette résolution.

Je me permets de faire observer, en passant, que ces gens-là méritent quelque égard. On y trouvait douze impérialistes. L'un de ces derniers dit: Tenez compte de la protection que la Grande-Bretagne nous accorde! Il s'est trouvé un vieux cultivateur à barbe blanche pour répondre: La protection! Qui a besoin de protection pour de l'avoine qui se vend 15 cents le minot? Il savait que personne ne se donnerait même pas la peine de transporter cette avoine. Nous n'avons pas peur d'une invasion allemande dans cette partie de l'Ouest. Les cultivateurs sont furieux, aujourd'hui, parce qu'ils ne peuvent obtenir plus de 15 à 18 cents en retour d'un minot de leur avoine et ils ont beaucoup de difficulté à vivre. Des faits de cette nature et que je connais personnellement me convainquent que l'état des finances du Canada, à l'heure qu'il est, ne peut nous permettre de faire ces dépenses. Que dire de ce qui se passe dans l'Est? A ce propos, nous avons le discours prononcé par l'honorable député de Haldimand (M. Lalor) l'autre jour.

Quiconque connaît l'état des finances de la population de l'Est, sait que l'argent y est rare. On compte sur l'argent de l'Ouest. Il est difficile pour les hommes d'affaires de négocier les emprunts indispensables. Le temps est-il bien choisi pour nous enfoncer encore plus dans les dettes? Les actions de la puissante compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont fléchi de cinq points dans une seule journée.

M. BRADBURY: Elles ont gagné quatre points hier, grâce à cet état de choses.

M. CLARK: Si nous adoptons cette disposition, ces actions fléchiront à nouveau. Dans le cas des immeubles, nous savons qu'il y a dépréciation. En ce qui concerne ma terre, je suis plus pauvre aujourd'hui que je ne l'étais il y a trois ans. Il est certain que le rejet de la réciprocité a abaissé la valeur des terres de l'Ouest. Le simple fait, c'est que le Canada ne peut acquérir ces dreadnoughts en envoyant cet argent à l'étranger, sans que cela nuise au développement de nos industries nationales. Dans les $91,000,000 que représente l'augmentation de notre commerce l'année dernière, $9,000,000 seulement proviennent de l'augmentation du volume de nos exportations. Cela signifie que le chiffre de nos emprunts est tel que notre augmentation de production suffira à peine à acquitter l'intérêt de ces emprunts. Lorsque le peuple allemand dont le flegme est connu prend connaissance de tous ces faits et lorsqu'il constate que nous expédions en Angleterre de l'argent pour y faire construire des navires de guerre, il ne peut éprouver à notre endroit qu'un sentiment de pitié et de mépris. Une autre objection que, à mon estime, il importe de discuter en cette occurrence, c'est que l'état des finances de l'Angleterre est tel que cette dernière n'a pas besoin de notre argent. Je ne veux pas me répéter et contrevenir ainsi au règlement, c'est pour ce motif qu'en rétablissant ce point je ne rappellerai pas des faits que j'ai mentionnés auparavant.

Cependant, qu'on me permette d'en citer un ou deux qui feront voir les grandes res-

sources et l'immense richesse de la Grande-Bretagne. Je crois qu'il est vrai qu'on trouve aux Etats-Unis une cité considérable ayant un superbe service de tramways et que chaque cent de cette entreprise provient du capital britannique. Nous avons tous entendu parler des capitaux énormes que les Anglais possèdent par tout le continent américain. Le duc de Northumberland détient un demi million d'acres de terre aux Etats-Unis. L'aristocratie britannique est propriétaire de millions et de millions d'acres de terre chez nos voisins. Je crois qu'il est partout connu que le moindre sou du capital engagé dans le chemin de fer électrique de New-Westminster est de provenance britannique. Quatre-vingts pour cent des actionnaires du chemin de fer canadien du Pacifique résident à l'étranger et une grande partie d'entre eux habitent la Grande-Bretagne. Le Canada est l'heureux champ de chasse qu'affectionne le capitaliste anglais, au désavantage quelquefois de la plus grande partie de notre population

Les relations financières qui existent entre le Canada et l'Angleterre ne réclament pas cette dépense. Elles sont mutuelles et il est peut-être facile d'exagérer la nature des obligations que nous avons contractées envers la mère patrie. Le très honorable premier ministre dit que l'Angleterre a dépensé $400,000,000 au Canada au cours du dix-neuvième siècle pour la défense et sur terre et sur mer de notre territoire; et en affirmant cela, il indiquait exactement la mesure de la dette que le Canada a contractée, suppot-on. Si ce montant représente la dette du Canada envers l'Angleterre, nous devons avoir une mine piteuse, en vérité, en cherchant à acquitter cette obligation en n'en acquittant que le premier versement représenté par ces $35,000,000 qui ne sont ni un don, ni un paiement, ni même un prêt.

Je n'ai jamais entendu parler de quelqu'un qui voulut régler une dette de $400,000,000 au moyen d'un prêt de $35,000,000 et ce qui plus est, d'un prêt qui constituera pour ceux qui le recevront une charge annuelle de £600,000. Je vais citer M. Joseph Chamberlain en opposition à mon très honorable ami le chef du Gouvernement. Tous deux étaient de chauds partisans de la fédération impériale, M. Chamberlain étant le grand'-père du mouvement et mon très honorable ami en est le père

M. Chamberlain disait que le Canada était précieux pour l'Angleterre en proportion des avantages pécuniaires qu'il apportait à la mère patrie, tandis que le très honorable chef du Gouvernement dit que l'Angleterre a payé $400,000,000 pour notre défense militaire et navale. Je voudrais demander laquelle de ces deux autorités nous devons accepter. Le comte de Grey, l'oncle de l'homme distingué qui a été notre gouverneur général, et qui, de 1846 à 1852, était secrétaire colonial, disait que l'avantage des colonies britanniques consistait dans le commerce que la mère patrie pouvait faire avec elles, et que, pour se procurer cet avantage, il était nécessaire qu'elles se conformassent à la politique de la mère patrie, pour tout ce qui concerne le commerce. Je suppose que les restrictions imposées jadis à notre commerce constituent une autre obligation que nous devons à la mère patrie. Le comte de Grey disait de plus que la mère patrie imposait au Canada de sévères restrictions à son commerce, ce qui constituait un obstacle sérieux à sa prospérité. Il ajoutait que la guerre de 1812 avait été entièrement attirée sur le Canada "par la conduite impolitique de la Grande-Bretagne envers les Etats-Unis". Est-ce que cela constitue pour le Canada, une obligation envers la mère patrie? Kingsford, dans son histoire du Canada, dit que la guerre a été imposée au Canada, comme membre du système impérial de la Grande-Bretagne, sans qu'il y eut eu de sa part le moindre acte de provocation, et sans même qu'il y ait eu le moindre sentiment d'antipathie active. Voilà comment il considère les obligations auxquelles nous sommes censés satisfaire de cette singulière façon. Je m'efforce de démontrer que les relations financières qui ont subsisté entre la mère patrie et le Canada n'offrent aucune base à l'argument suivant lequel nous devrions donner l'argent que nous demande le Gouvernement.

Que vaudra ce cadeau pour la Grande-Bretagne? Divisés comme nous le sommes en cette Chambre et en ce pays quelle sera l'influence morale de ce cadeau à la Grande-Bretagne. S'il était offert de cette façon par une famille particulière, la moitié de la famille luttant honnêtement pour que le cadeau ne fut pas donné, et l'autre moitié, par un procédé comme celui que l'on nous impose ce soir, essayant d'arracher ce cadeau à un pays réfractaire, pas un de nous ne voudrait l'accepter. Faut-il s'étonner si la Grande-Bretagne ne veut pas du cadeau? Faut-il s'étonner si deux millions de membres des unions ouvrières, tel que rapporté par leurs délégués, déclarent qu'ils n'en veulent pas? Je parlais avant-hier avec un habitant de l'Ouest, revenu tout récemment de la mère patrie, et il me disait que parmi la masse du peuple il y a un fort courant d'opinion contre cette contribution.

Je passe maintenant à ma sixième raison de m'opposer à cette proposition. C'est qu'en supposant qu'une aide soit accordée à l'empire, il y a lieu de discuter si c'est la meilleure manière de la lui donner. Dans la guerre, l'argent est à la longue d'importance première. C'est ce qui finit par mettre fin à la guerre. La nation qui a la bourse la mieux garnie est celle qui finit par gagner. On dit qu'en Europe nul pays ne songerait à faire la guerre, à moins d'avoir consulté les Rothschild, de sorte que c'est un fait

bien connu qu'en dernière analyse c'est l'argent qui règle les questions de guerre. Ne serait-il pas de notre devoir d'assurer à notre pays la plus grande prospérité possible en développant l'Ouest, en assurant notre bien-être, en créant un grenier de l'empire, ce qui serait un appui très important pour la mère patrie, même si nous n'avions pas un seul navire. Il est d'importance vitale de maintenir en bon état notre situation financière, dans le cas où la guerre éclaterait et même si la guerre ne vient pas, il serait bon de tenir nos finances en bon état.

Ma septième objection à cette dépense c'est qu'elle est condamnée par la science comme conduisant indubitablement le Canada vers la rétrogression et dans une voie tout à fait opposée à la véritable destinée du Canada. Je crains qu'en Canada certaines gens ne deviennent trop engoués de militarisme.

Ma huitième raison pour m'opposer à cette dépense, c'est que cela nous lance dans le militarisme également condamné par la science et la religion. Quels sont ceux qui demandent cette augmentation d'armements? Il est possible d'isoler le microbe de ce militarisme. Quels sont ceux qui demandent des armements en Allemagne, en Angleterre et en France? Ce ne sont pas les cultivateurs, les savants, les ouvriers, les chefs religieux, les musiciens ni les hommes d'affaires. Ce sont les hommes qui vivent de combats, qui aiment le panache, les plumes de paon, après être parvenus à l'âge d'adulte, et les gens qui font de l'argent en vendant des armes. Voilà quelles sont les forces à la tête de ce militarisme. Ajoutez-y quelques politiciens et vous avez toute l'affaire. Un bon jour le bon sens des nations chrétiennes et civilisées de l'univers comprendra cela et relèguera ces préjugés où ils appartiennent. Elles les baniront comme les autres éléments du paganisme, avec les fanatismes de toute espèce, le cannibalisme et autres chose de ce genre. Qui a jamais entendu dire que le gros public en Angleterre et en Allemagne demandait la guerre? Ces hommes sont entraînés selon les paroles de l'ancienne Ecriture qui dit que le Seigneur dispersera les peuples dont la guerre fait les délices. Ce sera une excellente chose pour l'univers lorsque le Canada et la Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne s'entendront pour disperser ces fomentateurs de guerres. Nous avons eu assez de ces gens. Assez longtemps ils ont trafiqué sur la pauvreté et la dégradation de l'humanité.

Je suis opposé à cette contribution à cause de la présente situation internationale en Europe et sur ce continent. D'après des déclarations qui ont été lues en cette Chambre, il semblerait qu'il n'y a pas possibilité d'une guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre, et cependant, c'est

la disposition de la flotte allemande qui nous engage à envoyer ces navires dans la mer du Nord. Puis le Gouvernement choisit l'occasion même du centenaire de la paix pour précipiter une discussion au sujet de l'envoi de $35,000,000 pour acheter des navires de guerre afin de soutenir entre les nations allemande et anglaise une rivalité que ces peuples veulent faire cesser.

On nous dit souvent que pour assurer la paix il faut se préparer à la guerre. Pourquoi remonterions-nous aux Romains, les auteurs de ce dicton, pour leur emprunter notre enseignement moral. Qui a jamais entendu un non-sens pire que cet adage? Si vous donnez à un garçonnet un fusil à air comprimé qu'en ferait-il? Il le tirera sans aucun doute. Le moyen d'avoir la paix est de se préparer à la paix. Si vous mettez des choses nuisibles entre les mains des gens, ils s'en serviront. Les officiers allemands et britanniques ne cessent de boire à l'heureux jour où ils se couperont mutuellement la gorge. Il arrive souvent que la vue des moyens de faire le mal conduit au crime. Tel est le sage raisonnement de Shakespeare. Je ne veux pas qu'on me cite les vieilles maximes païennes au sujet de la guerre pour la gouverne de l'un des pays les plus avancés de l'univers en cette ère chrétienne.

Ma onzième objection à ce programme est qu'il commence une ère d'extravagance qui ne saurait avoir d'autre issue que la banqueroute nationale ou la perte du respect de soi-même. Je soumets ce dilemme aux honorables membres de la droite. Le premier ministre a définitivement pris cette position que ceci est le premier pas vers la fédération impériale, une marine commune pour tout l'empire, bien que l'Australie et la Nouvelle-Zélande refusent de se joindre aux autres. Il est oiseux pour les honorables membres de la droite de parler de cette contribution comme étant la dernière. Si elle est la première, elle n'est pas la dernière, et la suivante devra venir l'année prochaine, ou bien le ministère et ses partisans devront aller devant le peuple et dire: Vous n'êtes pas d'aussi bons hommes que les Anglais! La Grande-Bretagne contribue à même sa pauvreté, d'après l'honorable député de Hastings (M. Northrup) et l'honorable député de Perth (M. Morphy), $5 par tête de sa population chaque année. Supposons que le Gouvernement n'ait pas le courage de demander une autre contribution l'année prochaine, mais attendez la troisième année. La Grande-Bretagne fournira toujours $5 par tête, et alors vous irez devant le pays et vous lui direz qu'un Canadien n'est pas le tiers d'un Anglais.

Si vous ne demandez pas une autre contribution avant la quatrième année, il vous faudra dire au Canadien: Vous n'êtes que le quart d'un Anglais. Je n'en crois absolument rien. Où cela conduira-t-il ?

Cela nous conduira dans une série d'extravagance insupportable et sans parallèle, ou bien cela nous conduira à la perte du sentiment de notre propre dignité, car du moment qu'un Canadian admet qu'il ne vaut qu'une fraction d'un Anglais, il doit perdre le sens de sa dignité personnelle.

Lord North, le vieux tory le plus stupide qui ait jamais existé, a persisté dans une politique qui a eu pour résultat la perte des colonies américaines. Si vous voulez faire une autre grande république libre sur ce continent nord-américain, donnez votre contribution, mettez votre plan à exécution. La fédération impériale a été irrémédiablement brisée en tant qu'il s'agit du commerce; elle le sera aussi irrémédiablement en tant qu'il s'agit de la défense et vous créerez une autre république. Notre programme est le programme de fidélité à l'Angleterre.

Ma douzième objection à cette politique est qu'elle est de nature à détourner d'une façon permanente et délétère l'attention du Gouvernement et du Parlement de son devoir primordial qui consiste à s'occuper de notre propre peuple, à favoriser son bien-être et à assurer sa défense. Y a-t-il à droite un seul honorable député qui me contredira lorsque j'affirme que le premier devoir du Gouvernement est de s'occuper de notre propre population, de favoriser son bien-être et d'assurer sa défense? Notre premier devoir est envers le peuple canadien, et si nous sommes fidèles au Canada, nous serons fidèles à l'empire. Nous ne voulons pas envoyer des premiers ministres ou des aspirants de marine dans les vieux pays. Nous voulons qu'ils restent ici et qu'ils fassent de notre nation la plus grande nation de l'univers. N'est-elle pas assez grande pour leur ambition? Ses destinées ne sont-elles pas assez glorieuses pour chacun d'entre nous qui voudra consacrer sa vie à assurer les intérêts, la prospérité et l'influence de ce grand pays?

Quel est le besoin le plus urgent en fait de défense? Que nous dit le sens commun à ce sujet? Le besoin urgent en fait de défense navale est sur la côte du Pacifique. C'est là où nous devrions faire quelque chose. Si nous ne le faisons pas, quelle piètre figure nous ferons quelqu'un de ces jours! Tels que nous sommes aujourd'hui, nul ne peut nier le danger que nous courons sur la côte du Pacifique en ce qui concerne notre défense. Nous avons une mer ouverte à l'univers. Nous avons des perspectives magnifiques en ce qui concerne le développement de notre commerce dans ces parages, et nous avons un climat qui se prêterait à la construction des navires tout comme celui de l'Atlantique. Le premier besoin de l'empire est un système de défense sur la côte du Pacifique, et cependant, d'après ce précieux projet, nous abandonnons cette défense à la Grande-Bretagne et à l'Australie, et nous n'y mettons pas un seul navire canadien. Nous envoyons nos navires dans la mer du Nord et nous abandonnons la défense du Pacifique à la Grande-Bretagne et à l'Australie. Le Canada ne voudra pas de cela, vous pouvez en être sûr.

M. BRODER: Pourquoi n'avez-vous pas commencé à vous préparer pour cela?

M. CLARK: Mon honorable ami doit faire la distinction entre la défense et la provocation.

M. BRODER: Comment se fait-il, si mes honorables amis étaient si patriotes, qu'ils aient laissé sans affûts les canons qui étaient préparés pour la défense de cette côte?

M. CLARK: Ils se hâtaient lentement, suivant le désir de la population, et l'honorable député se rendra compte de la vérité de mes paroles un de ces jours.

M. BRODER: Vous ne prétendez pas que le Gouvernement n'avait pas les fonds nécessaires pour monter ces canons?

M. CLARK: L'honorable député ne saurait, du même coup, poser la question et y répondre. Il doit faire la distinction entre défense et défi. J'ai cité Adam Smith il n'y a pas longtemps, affirmant que la défense est le premier devoir de l'Etat.

Ma treizième raison, c'est que ce don d'argent, au moment où nous en sommes de l'histoire du monde, est, au point de vue de la science, de très mauvaise politique. Si ma prévision de l'avenir est juste, je crois que la science va s'unir à la religion pour mettre un terme à la guerre, et, à mon avis la science, en fin de compte, s'y montrera plus effective que la religion, car la religion y a mis beaucoup de temps. Je soumets que, au point de vue de la science, le Canada se montre arriéré en s'adonnant à la construction de dreadnoughts. Avant que leur construction soit terminée, nous nous rendrons compte peut-être que nous aurions eu tout autant avantage à jeter ces 35 millions dans le bassin de Deptford. La guerre future sera une guerre en aéroplane, et quand vous aurez la guerre en aéroplane, les peuples civilisés bientôt ne voudront plus du tout de guerre, car du moment que les aéroplanes entrent en scène, ceux qui décident les guerres recevront les coups. Dès qu'on pourra s'attendre à ce qu'un aéroplane allemand traverse la Manche et laisse tomber un obus sur la chambre des communes d'Angleterre, au risque de tuer le ministre de la guerre ou le ministre des affaires étrangères, ils s'arrangeront de manière à éviter la guerre.

Pour terminer ma contribution à cet office du matin, je dirai que la confusion dont je parlais l'autre soir, persiste toujours. Jamais on n'a vu pareil spectacle, jamais pareil tintamarre, jamais pareille cacophonie,

depuis qu'on a tenté de construire la tour de Babel. L'histoire de la tour de Babel nous donne une bonne idée de ce qui se produirait pour cet empire, si nous ne mettions pas de côté ce programme pour en adopter un plus large et plus sensé.

M. J. E. MARCILE (Bagot): Monsieur le président, dans une autre circonstance j'ai déjà exprimé mon opinion sur la question qui est devant nous, mais vu sa grande importance, je crois qu'il est de mon devoir de parler de nouveau.

L'amendement que l'honorable chef de l'opposition a soumis à ce comité mérite l'appui de tous, car il consacre le principe que les pères de la Confédération ont mis dans la constitution même du pays, c'est-à-dire, la construction d'une marine canadienne. Ce principe a été accepté par l'honorable premier ministre lui-même ainsi que par l'unanimité du Parlement en 1909. Il a accepté ce principe puisque, par un amendement que le premier ministre du temps a accepté, il a fait ajouter à la fameuse résolution bien connue du 29 mars 1909, des mots consacrant la construction immédiate de bateaux pour la protection des côtes du Canada.

Lorsque cette résolution de 1909 fut soumise, tout le monde était d'accord pour l'accepter, puisqu'il ne s'agissait après tout que de la construction d'une marine canadienne, décrétée par la constitution même. C'est ce que j'ai démontré dans mon discours du 13 février dernier, en citant les paroles prononcées par sir John A. Macdonald, sir Georges Cartier, Galt, Langevin et sir Charles Tupper, qui tous avaient mis dans le projet de la Confédération une demande au parlement impérial, autorisant le Canada à construire une marine nationale.

Je sais que, jusqu'en 1909, rien ne fut fait pour cette marine, et cela parce qu'il convenait d'attendre que les revenus publics nous permissent de suffire aux dépenses de la milice sur terre et de la milice sur mer.

En 1868, sir Georges Cartier proposa sa loi de milice connue sous le nom de "Loi de la milice et de la défense du Canada". Déjà dans ce temps-là il prévoyait qu'un jour viendrait où nous aurions les moyens d'organiser une milice canadienne. Ne pouvant faire les frais d'une double organisation, comportant une milice de terre et de mer, il commença par la défense sur terre.

Comme je viens de le dire, le principe inscrit dans la constitution est resté lettre morte jusqu'en 1909, je l'admets, mais s'il en a été ainsi, c'est parce que le revenu du pays ne permettait pas de faire à la fois cette double dépense. Mais en 1909, le Parlement reconnut que le temps était arrivé de créer une marine canadienne en mettant en vigueur cette disposition de la loi qui existait depuis 1868.

En 1910, le premier ministre, aujourd'hui chef de l'opposition, proposait sa loi créant une marine canadienne. Quelles furent les raisons que l'on fit valoir contre l'adoption de cette loi? Je n'ai pas besoin de les dire tout le monde les connaît.

Cette loi fut le point de départ du mouvement nationaliste dans la province de Québec, mouvement qui commença pendant l'année 1910. Les mécontents, ceux qui en voulaient à l'ancien premier ministre, profitèrent de cette circonstance pour faire la campagne contre son gouvernement, et l'on vit une alliance se former entre les nationalistes et les conservateurs avec le mot d'ordre: Il faut absolument, coûte que coûte, battre le gouvernement. La campagne commença et partout les adversaires du gouvernement libéral criaient que la nouvelle marine était canadienne en temps de paix, mais impériale en temps de guerre. L'autre jour, j'ai cité les paroles prononcées à West Wickham, par M. Nantel, alors député de Terrebonne, aujourd'hui ministre du Revenu de l'intérieur. Ces paroles suffisent pour démontrer qu'il n'y a aucune unité dans le ministère sur cette question, et que si on accepte aujourd'hui la politique du premier ministre, c'est pour ne pas cesser de retirer les $7,000 par année attachés au portefeuille de ministre.

Je connais bien la campagne nationaliste de 1910 et 1911. J'ai eu un nationaliste pour adversaire, M. Tancrède Marcile, l'un des plus forts lutteurs de ce parti. Il n'hésitait pas à déclarer dans les assemblées publiques, s'adressant aux Canadiens français que, ce que l'Angleterre voulait surtout, c'était le sang et la chair des Canadiens français, et ces paroles sont reproduites dans les journaux du temps. On s'efforçait par tous les moyens d'épeurer les Canadiens français et surtout d'épouvanter les femmes Canadiennes françaises dans la province de Québec. On disait que l'on allait préparer des hommes pour aller faire la guerre sur les mers étrangères pour le bénéfice de l'Angleterre, et on ajoutait: que l'on arracherait les enfants à leur mère, les maris à leurs épouses, pour les amener dans les mers de la Chine et du Japon verser leur sang pour le plus grand profit de l'Angleterre.

Je suis surpris aujourd'hui de voir que sur 22 nationalistes élus députés, pas un seul ne s'est levé pour condamner la politique du premier ministre et pour demander le rappel de la loi de 1910.

Cette contribution de 35 millions est un acheminement vers la fédération impériale que nous avons toujours combattue et contre laquelle nous sommes prêts à verser jusqu'à la dernière goutte de notre sang

afin de l'empêcher de passer. Les nationalistes se sont engagés par serment, et on en a vus même, s'agenouiller en face des églises et devant des statues représentant des saints, jurant que si jamais il leur arrivait de manquer à leur serment, que la foudre du ciel vint à tomber sur eux et les faire mourir. Les 22 députés nationalistes ont pris les mêmes engagements, ils devraient donc nous aider à empêcher cette mesure de devenir loi.

J'entendais tout à l'heure l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), dire que personne ne demandait ces 35 millions. En effet, si nous lisons les journaux qui nous viennent d'Angleterre ces jours-ci on voit que les sentiments d'hostilité que l'on disait exister en Allemagne contre l'Angleterre sont disparus, et que tout est à la paix et à l'harmonie. Cette contribution, bien loin d'aider l'Angleterre est de nature plutôt à lui susciter des conflits avec l'Allemagne. Pourquoi intervenir au moment où l'Allemagne et l'Angleterre sont prêts de s'entendre; le chancelier allemand n'a-t-il pas déclaré que l'Allemagne était prête à laisser la suprématie maritime à l'Angleterre en bâtissant moins de vaisseaux qu'elle. Si nous donnons ce montant, ne serait-ce pas pousser l'Allemagne à construire de nouveaux vaisseaux de guerre?

Qui demande cette dépense de 35 millions pour la marine anglaise? J'ai eu l'occasion de visiter mon comté depuis le 5 décembre dernier, jour où cette politique a été soumise à la Chambre, j'ai causé avec les cultivateurs—mon comté est un comté surtout agricole—et tous, conservateurs comme libéraux, sont opposés à ce que le Gouvernement prenne 35 millions pour donner à l'Angleterre. S'il faut faire quelque chose, ils préfèrent que le Gouvernement construise une marine canadienne plutôt que de faire ce don de 35 millions qui seront dépensés pour le bénéfice des ouvriers anglais. Or, je maintiens que l'opinion des cultivateurs de mon comté représente l'opinion de tous les cultivateurs du Canada. En construisant ici une marine, ce sera à l'avantage de nos ouvriers et de nos cultivateurs.

Si nous implantons au pays une nouvelle industrie, cela augmentera le nombre de nos ouvriers et, par conséquent, le nombre des consommateurs des produits agricoles.

Je ne suis pas un obstructionniste, je n'ai jamais, pendant les longues années que j'ai été député, chercher à empêcher une mesure de passer, mais je crois de mon devoir de protester énergiquement contre cette contribution de 35 millions, surtout en vue du principe émis par le premier ministre, lorsqu'il a dit que c'était le commencement de la fédération impériale, c'est-à-dire la création d'une flotte de l'empire. Or, le tage de nos ouvriers et de nos cultivateurs. des consommateurs des produits agricoles. de Québec surtout a hésité d'accepter la constitution de 1867 parce qu'elle craignait des dangers. Il a fallu que sir Georges Cartier la rassura et ce n'est qu'après avoir eu cette assurance que le peuple a accepté, à une grande majorité, la Confédération.

Nous vivons heureux sous cette constitution et personne ne veut entrer dans le grand mouvement de la fédération impériale dont on parle pour justifier cette contribution prétendue urgente.

Le "Devoir" d'hier soir publiait le compte rendu d'une entrevue avec M. Monk. Et l'on voit que trois jours avant que le document sur lequel le Gouvernement s'appuie pour justifier sa contribution, que trois jours avant, dis-je, que ce document fût envoyé par l'amirauté anglaise, le Gouvernement avait décidé déjà de donner cette contribution à l'Angleterre. Il paraît bien certain que cette contribution était décidée d'avance et je ne serais pas surpris d'apprendre que cette décision était prise avant même que les ministres partent du Canada pour l'Angleterre.

On nous dit aussi qu'il vaut mieux donner une contribution plutôt que de construire une marine ici, parce que le peuple canadien n'a pas assez de connaissances pour bâtir des vaisseaux de guerre. A cela, je réponds que le Canada possède autant d'intelligence, autant d'esprit d'entreprise que le peuple voisin; or, le peuple américain a pu, en vingt ou vingt-cinq ans, s'organiser et bâtir sa propre marine; je crois que le peuple du Canada peut, dans le même espace de temps, faire aussi bien que le peuple américain.

Je suis Canadien français et je suis fier de mon pays, de ma race et du peuple Canadien-français; je dis qu'il est aussi intelligent que celui qui habite à côté de nous, non seulement qu'il est aussi intelligent que celui-là, mais aussi, de n'importe quel autre peuple de l'empire.

Je voterai donc pour l'amendement de l'honorable chef de l'opposition.

M. G. BOYER (Vaudreuil) (texte): Monsieur le président, en 1909 la Chambre adoptait unanimement un projet de loi qui avait pour objet la création d'une marine nationale.

Les chefs du Gouvernement et de l'opposition d'alors étaient en accord d'idée et firent surgir des débats la fameuse résolution du 29 mars.

Tous semblaient animés du plus pur patriotisme, et nous aurions cru que ce mouvement d'acalmie au cours des débats animés de l'époque aurait porté pour le pays et les citoyens qui l'habitent la réalisation de leur idéal, celui de pourvoir à la défense du territoire canadien tout en créant une force qui en temps opportun aurait pu être mis au service de la mère patrie.

Je cite cette résolution qui rencontra alors l'approbation des deux partis, même des quelques nationalistes qui siégeaient dans cette Chambre:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peuple canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que, sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager la prompte organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices requis pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toute mesure propre à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.

Les opinions n'ont pas toujours la fixité des croyances, elles sont mêmes souvent mobiles. Et ce que nous avons été témoins de la part des honorables députés qui siégent à la droite de cette Chambre nous fait croire que cet axiome est bien leur lot dans la présente circonstance.

En étudiant la conduite tenue par ceux qui ont maintenant charge d'administrer le pays depuis le 21 septembre 1911, nous devons admettre que pour eux la croyance, la foi dans leur opinion était secondaire.

L'honorable premier ministre (M. Borden), dans le temps, prononça un dicours duquel j'extrais le passage suivant; il est toujours bon de remémorer le passé, on y trouve parfois d'étranges choses.

Le 29 mars 1909, l'honorable M. Borden disait à la Chambre des communes:

Je suis parfaitement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre. Pour autant qu'il a esquissé les grandes lignes de la défense navale du pays, je suis entièrement d'accord avec lui. Je suis absolument d'opinion, d'abord que le principe convenable d'après lequel nous devons agir, c'est le principe de la création d'une force navale canadienne à nous propre. Je crois assurément à ce principe.

L'autre principe a été mis à l'épreuve entre l'Australie et la métropole et il n'a fonctionné

d'une manière satisfaisante à aucun point de vue. En Grande-Bretagne, on n'a peut-être pas considéré la contribution comme satisfaisante. En Australie, le peuple ne l'a pas approuvé pour cette raison que la Grande-Bretagne s'est vue forcée de demander à l'Australie d'étendre la zone d'opérations de l'escadre de l'Australie aux mers de la Chine et des Indes; et, lorsque cette zone a été ainsi élargie, les Australiens ont cru que la contribution qu'ils payaient depuis plusieurs années n'était pas employée à donner à l'Australie la mesure de protection que demandent ses intérêts.

De sorte que, aujourd'hui, l'Australie a décidé de se construire une flottille de sous-marins et de torpilleurs qui, en cas de guerre, pourraient coopérer avec les croiseurs et les cuirassés d'escadre de la marine britannique. Dans les débats sur cette question, on a fait remarquer que l'Australie, en créant une force de ce genre, procurait une classe de bâtiments qu'il serait très difficile sinon impossible à la Grande-Bretagne de lui envoyer à travers les océans, et que, en se protégeant ainsi, les Australiens procuraient en même temps la meilleure force possible pour la protection de l'empire.

Ainsi, je suis d'accord avec le premier ministre sur ce point, du moins. Je suis également d'accord avec lui sur cet autre point que, d'après moi, la dépense de fonds votés pour cet objet devrait, en somme, rester sous le contrôle de notre propre parlement, et que, en votant des crédits de ce genre et en pourvoyant à une coopération pour la défense avec les forces navales impériales. Nous rendrions un service réel à la défense de l'empire. Nous ferions notre devoir non seulement envers le Canada, mais envers l'empire tout entier.

En une autre circonstance, le 1er juillet 1909, M. Borden disait à Londres, en un grand banquet:

La résolution du 29 mars 1909, dans la forme où elle a été adoptée, quoique les termes n'en aient pas, en apparence, une signification aussi marquée que l'offre d'un ou deux dreadnoughts, a cependant posé une politique permanente pour le Canada, sur laquelle les deux partis sont unis, et qui aura de meilleures résultats pratiques que n'en aurait pu avoir l'offre de dreadnoughts.

Après la session de 1909, le premier ministre d'alors (sir Wilfrid) alla en Angleterre et prit part à la conférence intercoloniale en même temps que les représentants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. De cette conférence avec l'amirauté anglaise il découla une entente, et c'est pour donner suite à cette entente qu'à la session de 1910 sir Wilfrid proposa sa loi navale.

A la session de 1910, quand il s'agit de présenter cette loi, que dit alors le Gouvernement par la bouche de son premier ministre:

Nous nous proposons de construire onze navires: quatre "Bristols", un "Boadicea" et six contre-torpilleurs. Nous nous proposons de les faire construire au pays même s'il est possible.

La dépense sera un peu plus de $11,000,000, et les frais d'entretien, y compris réfection de

coques, de l'outillage, l'achat des fournitures et du combustible, le service de l'intérêt et la dépréciation du matériel, sont estimés à la somme de $4,253,000.

En réponse à M. Foster qui lui demanda si le premier ministre voulait bien dire que cela prendrait un an pour installer le matériel de construction et quatre autres années pour construire la flotte, le premier ministre a répondu:

C'est ce que je crois. Et le projet des conservateurs, quel était-il? L'honorable chef de l'opposition (M. Borden) proposa alors en substance:

Que le Canada mette de suite à la disposition de l'Angleterre une somme suffisante pour égaler la valeur d'achat ou de construction de deux dreadnoughts, soit la somme de $25,000,000.

Le chef de l'opposition (M. Borden), le premier ministre actuel, qui depuis le 29 mars 1909 avait exécuté plusieurs variantes marquées dans son opinion, opposa la politique qu'il avait d'abord adoptée par le même argument qu'il avait déjà combattu, je veux dire la contribution.

Donc en 1909, il était pour la construction d'une marine tel que le comportait la résolution du 29 mars.

Quelques mois après il se prononça en faveur d'une contribution limitée à $25,000,000, et voulait ensuite que nous consultions le peuple avant de construire une marine permanente.

Aujourd'hui il est en faveur d'une contribution de $35,000,000 et ne veut pas de plébiscite.

En 1911 les événements que nous connaissons renversèrent le gouvernement libéral et le remplacèrent par un gouvernement conservateur. Le premier ministre actuel (M. Borden) immédiatement après la session s'en fut en Angleterre. On lui fit un acceuil troublant dans la métropole. Le parti unioniste qui là-bas a tout intérêt à nuire au gouvernement libéral anglais et qui est pétri de l'essence du plus pur jingoïsme, s'en empara et lui infusa tellement de son essence qu'à son retour notre premier ministre ne parla plus que de donner une contribution.

Voici la teneur de la résolution qu'il proposa en cette Chambre et qui a donné naissance au projet de loi que nous discutons en ce moment:

Il y a lieu, relativement au projet de loi actuellement devant cette Chambre, intitulé: Loi à l'effet d'autoriser des mesures en vue d'augmenter les forces navales actives de l'empire, de décréter:

(*a*) Que, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il soit loisible de verser une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'augmenter immédiatement les forces navales actives de l'empire;

(*b*) Que la dite somme sera utilisée sous la direction du Gouverneur en conseil pour les fins de la construction et l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés, du type le plus moderne et le plus puissant;

(*c*) Que les dits navires, une fois construits et équipés, seront placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'empire;

(*d*) Que la dite somme sera versée et utilisée et les dits navires construits et mis à la disposition de Sa Majesté en conformité des conditions et conventions consenties et conclues entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

L'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) lui opposa l'amendement suivant:

Cette Chambre ne croit pas devoir donner son approbation à ladite résolution et ordonne de le renvoyer au comité avec instruction de la modifier de la manière suivante, savoir: De retrancher tous les mots après l'alinéa "a" et de leur substituer les suivants:

"Le mémoire préparé par le bureau de l'amirauté sur la situation navale générale de l'empire, communiqué à cette Chambre par le très honorable premier ministre, le 5 décembre, fait voir que plusieurs des plus importantes puissances étrangères ont adopté un programme défini pour augmenter rapidement leurs forces navales.

Cette décision a forcé le Royaume-Uni à concentrer ses forces navales dans son voisinage immédiat, entraînant par là le retrait de ses navires des possessions éloignées de l'empire.

Ce retrait implique pour le Canada la nécessité d'inaugurer immédiatement et activement un programme permanent de défense navale.

Toute mesure d'une aide canadienne à la défense de l'empire, qui ne comprendrait pas une politique permanente de participation au moyen de navires possédés, équipés et entretenus par le Canada et ne pourvoirait à leur construction aussitôt que possible en Canada, ne serait pas une expression adéquate ou satisfaisante des aspirations du peuple canadien au sujet de la défense navale, et ne représenterait pas la part raisonnable que devrait assumer le Canada dans le maintien des forces navales de l'empire.

Cette Chambre regrette d'apprendre que le Gouvernement a l'intention d'ajourner indéfiniment l'adoption par le Canada d'une politique navale permanente.

Cette Chambre est d'opinion que des mesures devraient être prises au cours de la présente session pour mettre en vigueur d'une manière active et prompte la politique navale permanente comprise dans la loi du service de la marine de 1910, rendue en conformité de la résolution approuvée unanimement par cette Chambre, en mars 1909.

Cette Chambre croit de plus qu'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale par l'adjonction de deux escadres fournies par le Canada sous le régime de la susdite loi, et qui seraient stationnées sur les côtes canadiennes des océans Atlantique et Pacifique respectivement, plutôt que de recourir à une contribution soit en argent, soit en navires, est une mesure de beaucoup la plus propre à venir au secours de la défense navale impériale et, pour employer l'expression contenue dans le mémoire de l'amirauté, à redonner une plus grande élasticité de mou-

vement aux escadres britanniques sur toutes les mers et contribuer directement et davantage à la sécurité des dominions, et que le Gouvernement canadien devrait prendre des mesures propres à la réalisation la plus prochaine possible de cet objet.

Plus tard, l'honorable député de Maisonneuve proposa le sous-amendement suivant:

Que les mots suivants soient ajoutés à l'amendment: Et le consentement du Parlement ne devrait pas être donné à cette résolution avant qu'elle ait été soumise au corps électoral et qu'elle ait reçu son approbation.

Ce sous-amendement fut repoussé par 47 voix de majorité, tandis que l'amendement lu-même était rejeté par la même majorité.

La motion principale fut soutenue par 32 voix. Cette fois 7 nationalistes ayant voté avec l'opposition.

En 1907, l'Angleterre s'étant aperçue de la fiévreuse activité que déployait l'Allemagne dans l'exécution de son programme de construction navale, changea alors sa tactique d'après les exigences. Elle fut donc obligée par la politique de l'Allemagne de concentrer toutes ses grosses unités dans les eaux européennes, non seulement ses gros cuirassés, mais aussi tous ses croiseurs. Et elle déploya en même temps toute la célérité voulue pour la construction de dreadnoughts. C'est pourquoi, en 1909, l'amirauté demanda aux colonies des croiseurs et des contre-torpilleurs. Ce qui a porté l'Angleterre à demander à ses colonies de se bâtir des flottes locales, c'est ce fait que la flotte allemande est d'autant plus formidable que'lle n'a pas de colonies à défendre.

Voilà l'explication de la modification que l'amirauté a apportée à ses plans, car l'Allemagne pouvait concentrer toute sa flotte de première ligne sur un point quelconque, tandis que l'Angleterre obligée de protéger ses colonies, ne peut faire cette concentration sur un point qu'en découvrant les autres.

Et voilà pourquoi le gouvernement canadien, en 1910, déposait devant la Chambre le projet de loi comportant la construction de croiseurs.

Y a-t-il encore péril?

Depuis 1909, le cours des choses s'est heureusement amélioré en Europe. La position n'était d'ailleurs pas aussi tendue entre l'Angleterre et l'Allemagne qu'on nous l'avait fait croire tout d'abord. Cette panique fut provoquée à cette époque en Angleterre par M. McKenna, le premier lord de l'amirauté. Ceci se passait en avril 1909. C'est un mois après que le Parlement canadien adoptait sa fameuse résolution du 29 mars. Cette modification si profonde de la situation politique internationale n'est pas sans exercer une influence sur la politique actuelle du Gouvernement.

L'honorable premier ministre qui a promis même de ne pas engager le pays dans une politique navale permanente sans consulter le peuple, ne peut encore moins invoquer aujourd'hui le péril allemand pour justifier l'offre de sa contribution de $35,000,000.

La preuve que le péril a cessé est que tout dernièrement le gouvernement anglais a refusé l'offre de la Nouvelle-Zélande qui lui proposait de laisser à sa disposition le croiseur cuirassé que ce pays venait de faire construire en Angleterre.

Si le péril était imminent, ce dreadnought au lieu de partir pour une croisière à travers les mers du globe aurait pris place dans les lignes de défense sur la mer du Nord.

Le fantôme de l'Allemagne que certains intérêts ont pris plaisir à faire grossir, n'est pas si effrayant quand l'on apprend par la bouche de l'amiral allemand von Tirpitz, que ce pays est prêt à accepter la proposition du ministre de la marine du gouvernement anglais, c'est-à-dire que l'Allemagne limiterait sa construction de navires dans les proportions d'un tiers de moins que l'Angleterre, c'est-à-dire quand l'Angleterre aurait 16 navires sur le chantier, l'Allemagne s'engagerait à n'en mettre que 10.

La déclaration du ministre de la marine australienne faite tout dernièrement, ne le prouve-t-elle pas? En 1909, dit-il, il a été convenu, lors d'une conférence coloniale à Londres, que le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande construiraient chacun une flotte locale, et le sénateur australien déclare que son pays n'a jamais reçu de l'Angleterre un mémoire leur informant que cette politique était changée.

Après la conférence de 1909, sir Wilfrid est revenu au Canada et a proposé la défense navale du territoire conformément à l'entente conclue à la connaissance de l'amirauté.

Est-il juste que nous accusions maintenant la politique de l'ancien gouvernement d'être une politique "séparatiste"; mais alors l'Australie, la Nouvelle-Zélande seraient remplies de déloyaux comme le Canada.

Le député de l'Assiniboïa énumérait l'autre jour, dans son discours, les divers montants de contribution payés par les colonies anglaises depuis 1902, tandis que durant la même période le gouvernement de ce pays accordait de forts subsides pour aider la construction de chemins de fer stratégiques.

En dix ans, la Nouvelle-Zélande a versé	$6,000,000
L'Australie a payé jusqu'en 1909 $1,000,000 par an, soit	7,000,000
L'Union sud-africaine a contribué par an pour $425,000, soit . . .	4,250,000
L'Inde, $830,000, soit en dix ans.	8,300,000

En 1909, les représentants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande furent heureux d'accepter les plans de l'amirauté, qui met-

tait fin aux tributs en argent qu'ils considéraient comme humiliants.

Le Canada et ces pays s'entendirent chacun de leur côté avec les autorités impériales sur le programme de construction à adopter et chacun d'eux se mit à l'œuvre.

Tout citoyen canadien qui met de côté l'attachement qui lui est légitime envers son parti, et qui veut porter un jugement juste et équitable sur la question navale qui agite cette Chambre depuis 1909, dira de suite que c'est la création d'une marine nationale qui est la politique profitable à notre pays.

C'est la politique de contribution de dons en argent qui est l'aventure.

En construisant notre propre marine, quel que soit le temps que cela requerra,—dix ans, vingt ou trente ans, qu'importe—nous travaillerons au moins pour notre pays, puisque tout en y implantant une industrie nouvelle, nous ferons comme tous les peuples prévoyants qui n'attendent point les jours de danger pour se protéger contre lui. Tôt ou tard pas un député dans cette Chambre, n'osera me contredire, nous aurons à construire une marine, c'est inévitable. Le pouvoir actuel peut en différer la date. Que ce Gouvernement actuel se maintienne au pouvoir, ou qu'il en soit chassé, lui ou ceux qui le succéderont ne pourront empêcher que ce moment-là arrive.

Voyons ce qui se passe dans les pays moins considérables en étendue et en population que le Canada et dites-moi, monsieur le président, si ces petits pays n'ont pas raison de s'organiser petit à petit?

Prenons l'exemple de ce qui se passe dans les Balkans. Les peuples de la Bulgarie, de la Serbie, du Monténégro et de la Grèce, qui représentent à peine dans l'ensemble le chiffre de la population du Canada et qui sont très loin d'avoir son étendue, se seraient-ils affranchis des oppresseurs, qui depuis des siècles semaient le massacre et l'horreur, s'ils ne s'étaient préparés de longue main aux événements qui viennent d'arriver.

Jules César, Alexandre, Napoléon 1er, n'ont pas remporté sur les champs de bataille des succès plus éclatants que les leurs. Les alliés ont repoussé leurs ennemis communs dans leur dernier retranchement, et les obligent à demander grâce. Jusqu'à ce jour les forces militaires de la Turquie étaient pourtant considérées comme des plus redoutables de l'Europe. Dites-moi, monsieur le président, ce qu'il serait advenu de ces peuples si leur imprévoyance leur avait conseillé, comme le Canada le fait en ce moment, de s'en remettre à d'autres des soins de leur défense.

D'autres pays maritimes ont un noyau de marine qu'ils augmentent tous les ans, suivant leur développement.

Non, je le répète, la véritable politique nationale est la création d'une marine. En entrant dans l'ère des contributions directes, nous ne savons où nous allons, ni quand nous nous arrêterons.

Si nous consentons à donner $35,000,000 dans un moment où le Gouvernement ne peut prouver urgence, dans un temps où l'Angleterre ne demande pas d'argent, combien ce montant deviendra énorme quand le danger sera imminent, et que la Grande-Bretagne pourrait avoir réellement besoin?

Parlant dans cette Chambre, en 1909, je disais ceci:

Comment devons-nous poser la question?

1° Est-il nécessaire que nous défendions le territoire et les côtes du Canada?

2° Devons-nous, dans l'affirmative, entreprendre nous-mêmes cette défense ou nous en remettre de ce soin à la Grande-Bretagne?

3° Est-il nécessaire de défendre notre pays?

Poser la question, c'était la résoudre. Je ne poserais pas cette question aux honorables députés de l'Islet, de Chambly, de Gaspé, de Terrebonne, de Hochelaga, de Bellechasse, de Montmagny; non, ces honorables collègues ne le crurent pas jusqu'à tout dernièrement, où ils furent touchés par la grâce; mais je pose cette question à tout homme qui veut raisonner.

J'ai toujours été, depuis que le projet a été décidé unanimement à la Cahmbre par les deux partis, le 29 mars 1909, favorable à la création d'une marine, et je le demeure.

Je sais que maints députés possèdent une opinion contre,—c'est leur droit, quand elle est honnêtement formulée—mais ont-ils jamais clairement compris que le Canada est un des plus grands pays de la terre par son territoire et par ses ressources naturelles; que s'il n'est pas morcelé, il est destiné à devenir dans quelques années un des plus puissants. Le pays tout entier est présentement en fièvre de développement.

La richesse monte comme un flot dans l'Ouest; les grandes provinces du centre comptent déjà parmi les mieux assises de l'univers.

Enfin tout est si grand et si encourageant qu'il faut renoncer à l'embrasser d'un seul coup d'œil. Et, nonobstant toutes ces considérations qui, avec droit, font naître en nos esprits de légitimes ambitions, nous irions dépenser des millions au delà des mers sous prétexte d'aider l'Angleterre, quand l'Angleterre elle-même par la voie de l'amirauté en 1909 a demandé à ses colonies de voir à leur propre protection, comptant ses défenses navales et locales d'un puissant secours pour elle-même.

On nous dit que l'organisation et la construction de chantiers maritimes dans ce pays serait matériellement impossible par le coût d'abord et par le temps ensuite que

cela prendrait à faire la construction des navires projetés.

L'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) disait l'autre jour qu'il y a douze ans on établissait des chantiers en construction maritimes à Fore-River, Etats-Unis.

Depuis cette époque 114 navires sont sortis de ces chantiers dont six cuirassés d'escadre, c'est-à-dire, six dreadnoughts.

On craint les frais d'organisation; mais pourquoi ces frais de construction et d'organisation des chantiers coûteraient-ils plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis? La totalité du coût, du terrain, des bâtiments, des machines, de l'équipement de tout genre a été d'un chiffre inférieur à $4,000,000.

Cette somme n'est pas de nature à effrayer personne au Canada—quand le Gouvernement actuel cherche à persuader à la population que c'est très peu, cette somme de $35,000,000 qu'il se propose de donner à la Grande-Bretagne.

Je crois sincèrement, monsieur le président, que nous ferions bien mieux de distraire de cette somme de $35,000,000—un montant de 4 à 5 millions pour construire des chantiers de construction maritimes et de voir à la construction de nos propres vaisseaux.

A combien de gens le pays donnerait-il ainsi du travail? Combien de petites industries ferait naître cette grosse industrie?

Quelle opportunité considérable cela nous donnerait d'utiliser nos ressources naturelles, tels que le bois, le fer, le nickel, etc.

Nos adversaires nous répondent: "Cette façon de procéder nous coûterait énormément cher et vous dépasseriez de beaucoup la somme de $35,000,000."

J'admettrais ce raisonnement jusqu'à un certain point, si la politique actuelle de souscription devait en finir après son premier versement, mais cela ne sera point. Et pour cause que si nous donnons $35,000,000 quand l'amirauté anglaise n'en fait point la demande et qu'il n'y a pas urgence, ni même nécessité, comment plus élevée sera cette contribution le jour où il y aurait urgence et nécessité.

On nous dit: la construction de deux escadres, comme le propose le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), coûterait $100,000,000 et encore nous ne pourrions pas achever la construction de ces navires-là avant cinquante ans. Cette allégation serait-elle vraie que nous dépenserions alors $2,000,000 par an. Cette somme prise sur nos revenus n'y paraîtrait pas. Mais avons-nous songé à ce que nous coûtera cette première souscription de $35,000,000?

Tout ce qui nous frappe, c'est la somme elle-même, soit $35,000,000—mais nous devons aller plus loin. Nous devons aussi songer à l'intérêt des $35,000,000 que nous aurons à payer pour un certain temps. Nous aurons plus tard déboursé en intérêt et amortissement plus de $70,000,000, soit $25,000,000 de plus que la somme empruntée, et tout cela sans bénéfice aucun pour le pays.

Quels avantages considérables nous retirerions à commencer dès maintenant de l'industrie des chantiers maritimes!

Les chantiers s'organisent graduellement et prennent de l'essor étape par étape et finissent par créer des villes.

Je lisais dernièrement dans un journal l'entrevue suivante qu'avait donnée M. J. M. Butler, ancien sous-ministre des Chemins de fer en ce pays et ancien gérant général de la Dominion Steel and Coal Company:

M. Butler est de retour d'un voyage en Angleterre, où il a visité les établissements de la maison W. G. Armstrong, Whitworth and Company, une des plus importantes maisons de constructions navales du monde.

Un des directeurs de cette compagnie est sir Percy Girouard, qui a visité le Canada il y a quelques mois.

D'après M. Butler, les Canadiens, en tant que membres de l'empire, ne connaissent pas assez les grandes compagnies du vieux monde, telles que la compagnie W. G. Armstrong, Whitworth. Elle met en rivalité ses divers départements, pour savoir quel est celui qui fait le plus de progrès.

Cette compagnie construit pour toutes les nations des plaques de blindage et des canons de toutes sortes; et pour arriver à produire les meilleurs articles, elle se livre à des expériences continues.

Une seule des manufactures de la compagnie fait vivre 120,000 individus, hommes, femmes et enfants, sans compter les marchands par la fabrication des engins de guerre. L'établissement de Elswick couvre une superficie de 300 acres. Le montant des salaires des ouvriers de cet établissement s'élève à $192,500 par semaine, répartis entre 25,028 employés; on y emploie, chaque année, 240,000 tonnes de charbon et 40,000 tonnes de coke. Cet établissement peut construire à la fois trois superdreadnoughts. Quand la nouvelle usine de $5,000,000 en construction à Walker, à 5 milles de Elswick, sera terminée, la compagnie pourra mettre en chantier, à la fois, quatre dreadnoughts. Ce nouvel établissement comprendra quatre-vingt-treize corps de bâtiment avec quarante grands ateliers.

A Scotswood, à un mille de Elswick, la compagnie Armstrong-Whitworth possède une autre usine, couvrant 37 acres. Un autre établissement est situé à Openshaw, Manchester, il couvre 40 acres; on y ajoutera prochainement 250 acres. Dans cette usine, M. Butler a vu un tour de 80 pieds de diamètre, employé pour tourner les grandes turbines des vaisseaux monstres de la ligne Cunard. Cette usine emploie 8,557 ouvriers.

La compagnie Armstrong-Whitworth a construit 128 livres de guerre, d'un tonnage total de 493,789 tonnes et d'une puissance de 1,000,897 chevaux-vapeur.

Enfin, je citerai une autre opinion qui n'est pas des moindres, celle de l'honorable premier ministre, alors chef de l'opposition:

Ce principe gouvernemental devrait être notre règle: c'est que toute disposition prise

pour assurer notre défense navale devrait, autant qu'il est possible et raisonnable, compter sur nos propres matériaux, nos propres travaux et l'habileté de nos artisans. Nous pouvons espérer à ce sujet que le programme projeté donnera, à l'industrie de la construction des navires au Canada, cet élan et ce stimulant qui lui ont longtemps fait défaut.

Qui a dit cela?

M. Robert Laird Borden, aujourd'hui premier ministre, à ses propres électeurs à Halifax, le 14 octobre 1909, alors qu'il était le chef de l'opposition fédérale.

L'Angleterre a-t-elle réellement besoin de notre argent pour aider au maintien et au développement de sa propre flotte? Je dis que non.

Et je l'établis par ce que disait M. Winston Churchill, le ministre de la marine du gouvernement impérial.

Voici comment le 16 mai dernier, avant le voyage de M. Borden en Angleetrre, M. Winston Churchill, ministre de la marine du gouvernement impérial, voyait le rôle que doivent jouer les dominions d'outre-mer dans la défense navale de l'empire:

La nécessité de concentrer sur les lieux où se livreront les batailles décisives, dans les eaux européennes, a créé une nouvelle situation, une nouvelle nécessité, une nouvelle opportunité pour les dominions autonomes. En attendant le résultat final de ces batailles décisives, la mobilité de notre flotte est diminuée, actuellement et pour quelques années. Voici l'opportunité pour les dominions d'outremer...

Il n'est pas improbable que le principal développement de notre marine, d'ici à dix ans, consistera en la création progressive de forces navales des dominions d'outre-mer. Cela nous permettrait de partager la tâche entre la Grande-Bretagne et les dominions d'outremer, de telle sorte que la métropole entreprendrait de maintenir la suprématie britannique contre tous venants, aux points stratégiques décisifs; tandis qu'eux (les dominions) protégeraient et surveilleraient le reste de l'empire.

Le mémoire de l'amirauté ne contredit en rien cette déclaration de M. Churchill. Il parle de la construction de dreadnoughts, mais n'indique nullement que ces dreadnoughts devraient être dans les eaux européennes.

Il y a par conséquent un accord parfait entre le ministre et son conseil technique, l'amirauté; ce que la Grande-Bretagne désire, c'est que, ayant assuré la protection de son commerce et de ses colonies par les flottes locales des dominions, elle puisse concentrer toute la flotte impériale dans les eaux européennes.

Et c'est ce à quoi répondent la politique navale de sir Wilfrid Laurier, celle du général Botha et celle de l'Australie.

Je trouve une autre preuve à la page 103 et suivante du rapport de la conférence de 1907 que ce n'est pas notre argent que le gouvernement anglais veut avoir, mais bien que nous nous organisions nous-mêmes notre défense sur mer.

Voici ce que disait alors lord Tweedmouth:

Messieurs, le gouvernement de Sa Majesté est prêt à traiter avec ces contributeurs aux charges de l'amirauté dans un esprit libéral et conciliant. Nous n'entendons pas insister pour que les contributions des colonies soient sous forme d'argent ou autrement. Il est naturel que les colonies tiennent à participer plus activement à la défense navale de l'empire; et du moment que le principe de l'unité de commandement et de direction de la flotte sera sauvegardé, le gouvernement de Sa Majesté est prêt à apporter certaines modifications au système actuel, afin de se rendre à vos désirs, bien que la distribution de la flotte doive être laissée à la discrétion de l'amirauté, les gouvernements coloniaux pourraient nous aider beaucoup s'ils s'engageaient à nous fournir pour le service local, dans les escadres, de petits navires qui seraient utiles pour se défendre contre les incursions, et qui coopéreraient avec les gros vaisseaux, et s'ils consentaient à entretenir des docks et des arsenaux dont pourraient se servir les navires de Sa Majesté. Ce serait aussi un grand avantage pour nous, si vous établissiez des dépôts de charbon et de munitions navales, où nos navires pourraient se ravitailler (page 104).

Si je ne me trompe, vous vous proposez, en Australie et dans l'Afrique australe, de créer un service naval pour votre propre compte; je me permettrai de vous faire remarquer ici que si les colonies nous fournissaient les petits navires qui sont indispensables dans une grande flotte de vaisseaux de guerre modernes, ce serait là une chose très importante pour notre marine. Il est impossible de transporter les petits vaisseaux, comme les torpilleurs et les sous-marins, par exemple, d'un côté de l'océan à l'autre, et lorsque des navires de guerre arriveraient dans l'Afrique australe, en Australie, dans la Nouvelle-Zélande, ou au Canada, ce serait un énorme avantage pour nous d'y trouver des hommes parfaitement exercés et prêts à faire le service. De plus, ces petites flottilles se prêteraient admirablement à la défense des côtes; elles permettraient de s'opposer à toute incursion soudaine, qui serait faite par une escadre en croisière (page 105).

La Grande-Bretagne, comme le faisait remarquer le député de Red-Deer, a près de deux milliards de prêtés dans notre pays seulement: nous payons chaque année à l'Angleterre près de 80,000,000 de piastres en intérêt. Nous ne nous plaignons point de cela, puisque nous jouissons de cet argent. Et ce n'est pas seulement au Canada où il y a du capital anglais, j'oserais dire que toutes les nations du monde ont emprunté de l'argent anglais et c'est à un peuple aussi riche que nous allons offrir la somme de $35,000,000.

Pendant que le Canada est obligé lui de s'endetter tous les ans pour faire face aux besoins que requière son développement, le gouvernement de la Grande-Bretagne lui, malgré les sommes énor-

mes qu'il lui faut dépenser pour l'entretien de son immense flotte, et celles qu'il a dû en outre ces années dernières employer pour la gouverne de sa politique inférieure, a, malgré toutes ses obligations et le fardeau de ses devoirs comme métropole de l'empire, diminué sa dette chaque année, tel que le faisait remarquer l'autre jour l'honorable député d'Assiniboïa. Depuis ces dernières six années, l'Angleterre a payé sur sa dette une moyenne de 50 à 55,000,000 de livres sterling par année, ce qui représente $350,000,000, pour cette période, ce qui est presque le montant de notre propre dette nationale.

Et nonobstant ces épargnes, elle a pu maintenir sa flotte et lui conserver sa prépondérance. Elle a de plus ces dernières années développé une activité inégalable et constante dans ses chantiers maritimes.

Pouvons-nous conclure par cet état de choses que l'Angleterre a besoin de notre argent?

Pendant tout ce temps, il est connu que l'Allemagne, pour la construction de ses navires, a augmenté sa dette de $200,000,000.

Pendant que l'Angleterre épargne 50 à 55 millions par an, l'Allemagne s'endette de 40 à 45 millions par an.

Je dis que c'est absurde d'entretenir semblable projet, et si l'honorable premier ministre maintient sa politique et en exige l'adoption par cette Chambre, ce n'est pas qu'il est convaincu du besoin que l'Angleterre a de notre argent, ce n'est pas non plus parce qu'il croit qu'il y a urgence; non, ce n'est pas cela, monsieur le président, c'est parce qu'il est esclave du groupe dirigeant de son parti, dont l'essence est composé du plus pur jingoïsme.

C'est bien ce groupe qui l'a fait évoluer depuis 1909 et qui a l'emprise sur lui. C'est dans l'âme de ces jingos qui ne rêvent que d'impérialisme, qui rêvent faire du Canada un tout homogène avec l'Angleterre. Enfin, c'est dans cette atmosphère que s'incarne l'âme et l'esprit de notre premier ministre.

L'Angleterre a-t-elle changé sa politique depuis 1909, jusqu'à demander une contribution en argent au lieu de navires. Je dis non.

L'Angleterre n'a pas besoin de notre argent puisqu'elle ne sait que faire du sien.

Je rappellerai à cette Chambre ce que disait encore le premier ministre, le 12 janvier 1910, alors qu'il siégeait de ce côté-ci de la salle:

> On a proposé l'adoption d'un système de contributions annuelles que verserait ce pays à la mère patrie, au lieu de l'organisation d'une force navale canadienne. Au point de vue stratégique, je serais porté à croire, avec l'amirauté, que ce serait le meilleur moyen pour les grandes colonies autonomes de l'empire de venir en aide à l'empire.
>
> Mais, monsieur l'Orateur, au point de vue constitutionnel et politique j'y suis opposé pour bien des raisons. En premier lieu je crois que ce système de contributions ne durerait pas, en deuxième lieu ce serait une source de heurts, une cause de dissentions politiques.
>
> Des discussions s'engageraient dans les deux parlements sur la nature ou le montant de la contribution. Le système ne serait ni permanent, ni continu. Il contribuerait, si cela était possible, à la rupture du lien qui unit le Canada à l'empire.

Peut-on reconnaître dans le très honorable R. L. Borden, leader du Gouvernement de coalition nationaliste-tory, M. R. L. Borden, M.P., leader de l'opposition conservatrice? Evidemment les opinions se modifient devant les " urgences " du cabinet ministériel.

Maintenant, quelle est la valeur de la politique que propose le parti conservateur? Nous la connaissons et nous savons quel danger réel elle présente sous toutes ses faces. On nous reproche, à nous les libéraux, de ne pas avoir demandé de plébiscite au peuple avant de voter la loi navale, et cependant personne n'ignore que la chose n'était pas nécessaire, puisque dans le statut lors de la Confédération une loi pourvoit à cette création. Jusqu'à cette époque les circonstances n'avaient pas nécessité cette création, mais aujorud'hui que le pays s'enrichit et se développe, il lui faut étape par étape organiser sa marine.

Seulement, si nous sommes rendus à un chiffre aussi considérable, nous devons trouver à qui en faire porter la responsabilité.

Je n'hésite pas à dire qu'à part de l'esprit de jingoïsme des députés conservateurs le parti nationaliste en porte en grande partie la responsabilité.

C'est ce parti qui a semé le vent de la discorde dans la province de Québec.

Dans la province sœur, cette démagogie a eu son retentissement. Nous en avons réalisé les résultats plus tard. Des représailles pénibles s'organisent même contre les nôtres dans l'enceinte parlementaire de la province sœur.

Si vous me le permettez, monsieur le président, m'inspirant d'un texte du chef suprême des nationalistes en ce pays, je vais faire la revue de certains députés de la droite.

M. Bourassa écrivait dans son journal en date du 13 décembre 1912:

> Tous les arguments que MM. Monk, Nantel, Coderre, Pelletier et tous les députés et candidats conservateurs ou candidats nationalistes ont accumulés en 1910 et 1911 contre la loi navale, s'appliquent dans toute leur force à la politique de M. Borden.

Partons de là et constatons si les lieutenants ont bien répondu à l'ordre du chef.

Je commence d'abord par mentionner dans cette galerie d'immortels déchus non l'un des moindres. Je ne profite pas du fait qu'il n'est pas à son siège pour parler de lui. D'ailleurs, ce n'est pas ma faute s'il

est absent. Mais si pénible que soit mon devoir dans la présente circonstance, je ne puis oublier le mal qu'il a fait et laissé faire.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) n'est pas dans cette enceinte, y viendra-t-il de nouveau, avant la fin de cette session? Ou serait-il nommé à une position quelconque? Nul ne peut l'affirmer et cependant la rumeur qui circule est étrange.

D'aucun dise qu'il a eu au moins la décence de résigner son portefeuille pour sauver un reste de dignité; pour un motif qui l'honore, a dit l'honorable premier ministre (M. Borden), reste de dignité qui manquerait donc complètement à ceux de ses collègues qui entrèrent en même temps que lui dans le cabinet, car ils sont égaux, et ce qui échoit à l'un ou l'autre dans la bonne fortune doit également les trouver réunis dans la mauvaise fortune.

Le poste que devrait occuper l'honorable député de Jacques-Cartier n'est-il pas ici dans cette Chambre, et combattant énergiquement la contribution qu'il a toujours combattue, ralliant ses partisans timides et égarés et leur indiquant les sentiers que suivent les hommes qui ont des principes pour autre motif qu'un paravent.

Dans le "Devoir", M. Bourassa, le lendemain de sa sortie ou plutôt de la chute du député de Jacques-Cartier du cabinet, a monté celui-ci aux nues. Nous aurions dit que pour M. Bourassa, la mission de celui qui avait été son interprète à la Chambre se terminait là où le mal commençait.

Cette ardeur, ce beau zèle, ce patriotisme enflammé que déploya en maintes circonstances le député de Jacques-Cartier quand il s'agissait d'attaquer le Gouvernement libéral, seraient-ils donc endormis à jamais. cela en a tout l'air. Les honorables députés qui ont continué à faire partie du cabinet, ne nommerai-je pour le moment que les honorables ministres des Postes et du Revenu de l'intérieur, n'avaient pas été moins violents dans leur critique contre l'ancien Gouvernement. Tous les députés qui siégeaient en cette Chambre en 1910 ont encore dans les oreilles la mâle éloquence du député de Terrebonne. Servi par une faconde extraordinaire, l'honorable député prononça ici des discours mémorables qu'il voudrait, j'en ai la certitude, au lieu de les savoir passés à l'histoire, les voir enfouis à cent pieds sous terre.

Ce ne sont pas des moutons, aucun de ceux-là, ni des créchards—non pour un ministre—l'expression serait irrespectueuse, mais je suis bien excusable de parler ainsi si je rappelle à cette Chambre ce que l'on disait dans ces temps de la première venue des croisés. L'honnorable M. Brodeur, alors ministre de la Marine, venait de déposer devant la Chambre le projet de loi pour la création d'une marine nationale, les journaux nationalistes, castors et toute la séquelle ne se gênèrent point d'insinuer que l'ex-honorable ministre de la Marine (M. Brodeur) et que l'honorable ministre des Postes d'alors (M. Lemieux) et autres ministres du cabinet favorisaient cette mesure pour se gagner des faveurs de notre souverain qui, en retour, ne manquerait certes pas de leur conférer des titres.

Ces paroles étaient méchantes, odieuses et remplies de fiel; aujourd'hui, ne pourrion-nous pas retourner l'insinuation, mais cette fois avec vraisemblance? Nous pouvons demander aux députés nationalistes ce qu'est devenu leur chef, l'honorable député de Jacques-Cartier. Est-il vrai que son silence sera payé d'une place dans la magistrature ou ailleurs? Et encore ici je n'accuse pas, je répète ce qui se dit partout. Qu'avez-vous fait vous-mêmes dans la présente circonstance: votre vaillance, vos promesses, vos serments se sont-ils évanouïs à la promesse d'un fromage, car nous vous connaissons maintenant et nous vous savons hommes à ne rien céder pour rien?

A tout événement, nous attendrons. Cependant, l'honorable député a donné signe de vie, pas plus tard qu'hier; il est venu par la voix du "Devoir" nous dire que la contribution pourrait bien devenir permanente.

Je me rappellerai toujours, monsieur le président, qu'à la première assemblée tenue dans mon comté, lors de l'élection de septembre 1911, mon adversaire et ses lieutenants se proclamèrent publiquement les partisans du député de Jacques-Cartier. Pour eux, le nom du premier ministre (M. Borden) ne disait rien qui vaille; ils avaient, comme leurs alliés d'autres lieux, à part de cela, une horreur de la crèche et traitaient les libéraux de moutons.

Vous ne le croiriez pas, le lendemain de la victoire, tous ces soi-disants indépendants exécutèrent ensemble le plus spontané mouvement vers la crèche qui se soit vu dans le comté de Vaudreuil.

De désintéressés, de purs et d'indépendants qu'ils étaient quelques jours avant, ils étaient devenus créchards de la plus belle espèce. Ces messieurs avaient traité la députation libérale avec mépris, et il n'est que juste que je leur rappelle leur odieuse conduite en l'occurrence. Je dirai même que si mon adversaire, M. Archibald Macdonald, avait été élu à ma place, il n'aurait pas suivi le député de Jacques-Cartier dans sa retraite, il aurait tout simplement cessé de caresser la blonde pour la brune et serait bel et bien demeuré à la crèche en évoluant toutes les courbettes protocolaires. Vous n'avez pas le plaisir de le connaître, le candidat bleu-castor-nationaliste que j'ai battu dans Vaudreuil, monsieur le président. Eh bien! c'est dommage, c'est justement le type des députés nationalistes chez qui la contribu-

tion de $35,000,000 a opéré la merveilleuse métamorphose dans laquelle nous les trouvons.

Les journaux nationalistes et castors, les orateurs de ces groupes et nombre de députés nationalistes, ex-nationalistes et conservateurs français ont souventes fois traités les libéraux français de moutons et de créchards—Danton, plus tard Victor Hugo flagellant les ennemis de l'Assemblée nationale et de l'Assemblée législative n'étaient pas plus sublimes—quel geste dans leur pose, quelle figure d'honnête homme il se grimait, quelle mimique de comédien ils possédaient: nous leur aurions cru le monopole de toutes les énergies et des vertus; ce n'étaient pas des moutons eux, c'étaient des lions, des vrais lions venant à Ottawa et dévorant tout être humain, à commencer par l'Orateur de cette Chambre, sans excepter l'honorable ministre de la Milice, enfin dévorant tout être vivant qui se serait opposé au redressement des droits de la minorité manitobaine à l'abrogation de la loi maudite et criminelle, dite loi de la marine créée par le Gouvernement libéral. Et la preuve qu'ils étaient enragés, nous la trouvons dans l'incartade du député de Rimouski à l'adresse du président de cette Chambre, tous s'en rappellent et tous se rappellent aussi que le lendemain, l'honorable président de la Chambre, à l'ouverture de la séance, somma l'honorable député de se rétracter devant toute la Chambre et le bouillant homme qui remplace ici l'homme distingué, le docteur Ross, qui représentait depuis de si nombreuses années le comté de Rimouski, ne fut pas " bully " en la circonstance et reçut le fouet sans regimber.

Que les honorables députés canadiens français, et je n'en excepte aucun, qui siègent à la droite de l'honorable premier ministre (M. Borden) me pardonne ma méchanceté, si je leur dis que je les trouve bien changés de peau depuis le mois de septembre 1911.

Ce n'est plus la peau de lion recouvrant de fortes épaules prêtes à supporter n'importe quelle attaque, mais bien une chétive et tendre peau d'agneau. Oui, au lieu d'obtenir des redressements, ces farouches défenseurs sont maintenant des doux agneaux qui se laissent tondre.

Périsse le devoir, pourvu qu'ils s'agrippent, qu'ils s'attachent, qu'ils se rivent, qu'ils se cadenassent aux faveurs du patronage. C'est avec un faible espoir et un peu de galette qu'ils croient plus tard affronter le verdict populaire et se faire pardonner leurs frasques d'aujourd'hui.

Ce n'est pas, monsieur le président, des moutons, ces députés-là, ce n'est pas créchards ces députés-là, ce sont des saltimbanques.

Vous, les nationalistes d'hier, conservateurs de la dernière heure, vous avez deux années durant ameuté la province de Québec, en criant: A bas la marine Laurier, à bas la contribution Borden, vous avez jeté le froid et l'inquiétude au milieu d'une population d'ordinaire paisible.

Vous avez tenu des langages d'anarchistes.

Nous avons droit maintenant de vous juger et même de vous accuser comme il convient d'être les seuls responsables de l'état de chose actuel.

Le projet de marine nationale proposé par le gouvernement Laurier ne comportait qu'une dépense de $13,000,000 à $15,000,000; vous avez combattu cette loi. Vous avez parcouru la province, les comtés, les paroisses, vous avez fait signer des requêtes, adopter des résolutions dans des assemblées populaires, vous avez enfin bouleversé tous les esprits. Tous, nous avons encore souvenir de vos discours échevelés prononcés dans Drummond-et-Arthabaska.

A toutes les ouvertures des séances, le panier n'était pas assez grand pour contenir les pétitions vraies ou fausses, hypocrites ou sincères que vous faisiez adresser de partout au Parlement.

C'était votre talent de faire du bruit, beaucoup de bruit. Et à quoi cela vous a-t-il servi et à quel néfaste résultat vous vous êtes exposés, et dans quel pétrin vos criailleries ont placé le pays.

Pendant que vous vous agitiez dans Québec, en conduisant cette campagne effrénée de mensonges, toute une population vous observait. Impassible, elle épiait chacun de vos gestes et se répétait vos discours insensés. Ces gens étaient nos concitoyens les Anglais, et certes, pour eux, il y avait lieu de se demander si vous ne deveniez pas des êtres dangereux pour le pays. Ces gens se sont de leur côté laissés égarer par l'excès contraire. Vous, les nationalistes, vous protestiez contre toute aide à l'Angleterre, puis eux, à leur tour, laissaient germer dans leur cœur le désir de faire beaucoup. Votre étroitesse de vue élargissait davantage leur ardeur. La politique navale du Gouvernement libéral aurait passé sans bruit et serait devenue un fait accompli sans tout ce tapage.

Vos protestations ont fait naître la contribution. Le chef du Gouvernement actuel (M. Borden) demandait, dans ce temps, une contribution de $25,000,000. Aujourd'hui c'est $35,000,000 qu'il vous faudra accepter de bon ou mauvais gré—voilà votre œuvre. Le Coran sur votre tête, votre chef naturel vous dira: Suivez ou partez—et vous resterez.

Quoi, c'est là le spectacle que vous nous donnez! Quoi c'est là votre intelligence politique!

Les uns parmi vous oublient ce qu'ils ont juré, les autres oublient ce qu'ils ont crié et, pendant ce temps, vous donnez le spectacle d'une mentalité déplorable qui re-

jaillit sur toute notre race. Nos compatriotes anglais qui siègent en même temps que vous à la droite de cette Chambre ont pitié, on le voit dans leur figure, de l'humiliante situation où votre volte-face envers vos commettants et vous-mêmes vous place en ce moment.

Quoi, au moment où plus que jamais il était temps de vous affirmer, à la veille de subir l'épreuve solennelle sur la question en jeu, au moment de signifier au Gouvernement votre opposition à la politique navale que vous avez si énergiquement dénoncée; au moment où le pricipe d'autonomie si fortement compromis réclame toutes les forces, toutes les activités, au moment où un des problèmes les plus formidables se dressent devant la population de ce pays, au moment où l'impérialisme s'amène, masque effrayant et plein de conséquences redoutables, vous faiblissez à la tâche.

Vous vous étiez élevé un piédestal de gloire, vous deveniez des héros, et votre coupable faiblesse vous place aux antipodes de ce mot.

Il n'y a pas d'équivoque, monsieur l'Orateur, c'est bien aux députés élus sous la houlette nationaliste que je m'adresse, à ceux-là même qui ont escamoté un siège dans cette Chambre en promettant faire ce qu'ils n'ont pas le courage de faire.

Sur dix-neuf députés nationalistes ou environ qui siègent dans cette Chambre, dix-neuf ont voté contre le sous-amendement du député de Maisonneuve qui avait pour objet de ne rien conclure sur aucune des des deux politiques navales avant qu'elle soit soumise au peuple.

Sur ces dix-neuf, sept ont voté, il est vrai, contre la motion principale, celle présentée par le premier ministre, proposition qui décrète le don de $35,000,000.

Dix-neuf nationalistes ont manqué à leur devoir en ne votant pas en faveur du sous-amendement du député de Maisonneuve. Et sept ont semblé faire leur devoir. Je ne discuterai pas aujourd'hui le mobile qui a pu pousser ces sept députés nationalistes à voter contre la proposition. Est-ce la rumeur montante de leur comté ou la persévérance dans leurs principes?

A tout événement, j'admets avec plaisir qu'ils ont fait une partie de leur devoir.

Il leur reste encore une occasion, s'ils veulent nous faire croire à leur sincérité. Il leur faudrait immédiatement après l'adoption de cette mesure, si jamais elle s'adopte, que ces sept députés se lèvent et censure le Gouvernement par un vote de blâme..

Mais je crains beaucoup qu'ils n'aillent point jusque-là.

Le mouvement d'ensemble des nationalistes en cette Chambre n'est pas celui du courage, ni de la parole donnée. C'est, comme l'a si bien dit un jour le chef de l'opposition actuel, c'est un mouvement vers la crèche, ils y sont et ils s'y cramponneront.

Quand je parle aussi sévèrement à mes collègues de la droite, quand je leur reproche leur reculade, ces remarques ne s'adressent point aux centaines de braves gens qui les ont dans notre province honorés de leur confiance et de leur appui.

Il y a quelque temps, j'ai réglé mes comptes avec l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville), mais il y en a un autre avec lequel j'entends faire la même opération aujourd'hui, je veux parler de l'honorable député de Dorchester (M. Sévigny. Lui aussi a visité mon comté; il est venu parler chez moi, à Vaudreuil. C'était un dimanche d'une température délicieuse, et l'assemblée se tenait au vieux manoir. On avait invité l'honorable M. Prévost, et celui-ci, avec le député de Dorchester, devaient être les gros canons de l'assemblée. Le député de Dorchester parla, bien qu'aujourd'hui il semble avoir perdu le don de la parole, mais j'espère qu'il la recouvrera avant la fin de ce débat, afin de nous expliquer les incroyables contradictions qu'il y a entre sa conduite aujourd'hui et les déclarations qu'il faisait alors à Vaudreuil, et dont le "Devoir" a publié dans le temps une analyse que je vais lire. Je cite du journal le "Devoir", de lundi, le 30 décembre 1912.

Après avoir cité les paroles que Mercier prononçait, en 1888, alors que s'agitait la question de la participation du Canada aux guerres de l'empire, M. Sévigny ajoute:

Aujourd'hui, vous entendez les mêmes paroles dans la bouche des Monk, des Bourassa, des Prévost et de tous ceux qui ont abandonné la guenille bleue ou rouge pour revendiquer le grand principe de notre autonomie.

* * * *

L'on n'a pas jugé à propos de consulter le peuple sur cette loi si importante de la marine. On a mieux aimé dans la députation libérale de la province de Québec vendre notre autonomie pour un plat de lentilles, pour un modeste traitement de $2,500 par année.

(Discours à Vaudreuil, le 21 août 1910.)

* * * *

C'est une loi nouvelle que celle de la marine. La question est venue en Chambre. M. Laurier voulait une marine. M. Borden, avec qui nous ne marchons pas, voulait donner des vaisseaux à l'Angleterre.

Un autre homme, un citoyen éminent de la province de Québec, s'est levé à son tour, et a dit: Nous ne ferons rien sans consulter le peuple. C'était la seule position logique.

* * * *

M. Sévigny demande au peuple de renvoyer toute la députation moutonne de la province de Québec pour élire des hommes qui sauront remplir leur devoir à l'instar des Monk et des Bourassa et le gouvernement rappellera bien cette loi navale, qui est destinée à ruiner notre pays.

(Assemblée de Saint-Anselme, le 16 octobre 1910.)

Le Canada doit refuser de se faire saigner par le militarisme du vieux continent et doit dépenser son argent à développer ses ressources.

—Qui a dit cela?

Le même, le 15 juin 1910, à Nicolet.

Oui, nous sommes loyaux dans cette grande question de l'impérialisme, nous voulous M. Borden, M. Pelletier, M. Monk, moi-même et les autres députés de la Chambre tout simplement consulter le peuple.

—Qui a dit cela?

Le même, le vendredi, 27 octobre 1911.

L'honorable député a renié son passé et ses promesses, et il l'a fait avec un cynisme incroyable. Il attend peut-être sa récompense, car on chuchotte déjà qu'il serait fait soliciteur général, recevant ainsi le prix de sa volte-face; lui qui nous accusait, en 1911, d'avoir vendu l'autonomie de notre province pour un plat de lentilles et $2,500 par année. Que faut-il penser de son honneur et de sa parole donnée? Je dis qu'un homme qui agit comme lui n'est rien autre chose qu'un farceur. Lui aussi ne voulait pas de la politique de son chef, maintenant le premier ministre, et il répudiait cette politique avec autant d'énergie alors qu'il met d'empressement aujourd'hui à l'accepter.

Je parlerai maintenant du député de Montmagny (M. Lespérance). En voilà encore un qui s'est signalé dans la phalange des purs nationalistes, ces champions des mauvaises doctrines qui ont engendré tant de préjugés, dans notre province surtout.

Voici ce qu'il disait: Je cite le "Devoir", qui a rapporté ses paroles, le jeudi 2 janvier 1913:

La loi de la marine a été adoptée par la Chambre avec une majorité de 43 voix et au delà de 50 députés de la province de Québec ont voté pour. S'il s'était trouvé 25 députés canadiens français pour voter contre la marine, ce projet n'aurait jamais été adopté. Et de même pour le projet de M. Borden. Et c'est ce qui arrivera à la prochaine session, si vous élisez 25 hommes indépendants, soucieux de vos intérêts. (Appl.)

(M. D. O. Lespérance, au Cap-Saint-Ignace, compte rendu de l'"Evénement" du 6 septembre 1911.)

M. Lespérance parle ensuite de la marine. Il déclare que si M. Borden ne rapporte pas la loi de la marine pour consulter le peuple il remettra son mandat de député et dénoncera l'opposition, si elle ne tient pas sa promesse de faire un plébiscite.

Lorsque je serai au Parlement, messieurs, j'entends suivre la politique de MM. Bourassa et Armand Lavergne, et j'entends me donner aux intérêts de mon comté natal, le comté de Montmagny. Et si je faillis à mon devoir je donne à mon ami, M. Lavergne, le droit de me combattre avec la même ferveur que vous m'appuyez.

(Assemblée du jour de la présentation à Montmagny, compte rendu de l' "Evénement" du 16 septembre 1911.)

M. BOYER.

Il déclarait donc que si le peuple élisait vingt-cinq députés nationalistes cela suffirait pour faire trembler le Gouvernement, que ce fût celui de sir Wilfrid Laurier ou celui de M. Borden. Or, le peuple a élu vingt-deux nationalistes ou environ, et pourtant le Gouvernement ne tremble pas par eux. Ah! c'est qu'il a affaire à des hommes très accommodants. Ces messieurs n'avaient-ils pas promis l'abrogation de la loi de la marine et ne s'étaient-ils pas également engagés à voter contre toute contribution à l'Angleterre? Une fois rendus au pouvoir, leur vaillance s'est envolée. Si les députés de Dorchester, de Montmagny, de Chambly et autres avaient eu au cœur le moindre sentiment de sincérité, ils auraient voté contre cette contribution, et ainsi ils auraient forcé le Gouvernement à reculer, ou ils l'auraient placé dans une position ridicule. Comment le premier ministre aurait-il pu échapper à la risée de toute l'Angleterre et même de l'univers, s'il n'avait eu pour appuyer sa politique qu'une majorité de 7 à 8 voix? N'est-il pas vrai qu'il eut plutôt reculé que de s'exposer à pareille aventure? Le député de Montmagny disait que si le peuple élisait vingt-cinq députés nationalistes, ils feraient la pluie et le beau temps au Parlement. Le peuple en a élu vingt-deux et ces vingt-deux-là ont forfait à leur devoir, à part sept. Ceux-là qui nous traitaient de crédhards, de vendus, de moutons, suivent aujourd'hui docilement le Gouvernement.

Je continuerai dans une autre circonstance l'énumération de la galerie des députés nationalistes. J'aime à leur faire confronter leur présent et leur passé. J'avais déjà réglé mon compte avec le député de Chambly (M. Rainville). Je viens d'en régler un autre avec le député de Dorchester (M. Sévigny), qui avait également visité mon comté. Pour leur gouverne, je rappellerai aux députés nationalistes à la Chambre les paroles de leur chef, le lendemain de l'élection de Drummond-et-Arthabaska. Puis, je leur laisserai le soin de s'infliger le châtiment qu'ils méritent:

Je vous dis, non pas seulement pour moi, je vous dis pour mon excellent ami M. Monk, et pour tous ceux qui, aujourd'hui ou demain, viendront vous demander leur confiance: étudiez les principes, étudiez les programmes, et lorsque vous trouverez qu'une idée est bonne, suivez-là; et si ceux qui vous prêchent cette idée marchent en avant, suivez-les; s'ils sont écrasés par la force brutale ou par la corruption, vengez-les; mais s'ils reculent et s'ils trahissent, tuez-les!

Qui donc parodait ainsi La Rochejacquelin?

Ni plus ni moins que le grand pontife du nationalisme, Henri Bourassa, à Montréal, le 9 novembre 1910, au lendemain de l'élection de Drummond-et-Arthabaska.

Mais au cours de ce débat, cela me vient tout à coup à l'esprit, y a-t-il un député de

la droite qui ait songé à demander l'abrogation de la loi de la marine créée en 1910.

Ce point est pourtant très important. Deux groupes, s'ils sont conformes avec leur manière de dire et de faire, sont obligés de demander cette abrogation.

Les députés nationalistes d'abord. Ils l'ont promis tant de fois au cours de leur campagne. Pas un qui ne siège en cette Chambre, qui n'a pas entonné devant les électeurs le perpétuel refrain, à bas la marine: Elisez-moi, élisez-nous et le lendemain nous ferons abroger cette loi néfaste.

Pas un de ceux-là, que je sache, n'a eu le courage de le faire. En second lieu, le Gouvernement qui dépose la loi de contribution n'a pas encore songé non plus à abroger la loi navale de 1910. Aurait-il l'intention de donner une contribution de $35,000,000 et tout aussitôt après avoir exécuté la loi de 1910 et commencer la construction de la marine.

C'est cela qui va arriver, monsieur le président, nous n'avons pas besoin d'être bien perspicace pour le trouver.

Si le Gouvernement avait eu l'intention d'abroger la loi navale du Gouvernement précédent cela serait fait en ce moment.

Mais non, il y aura une autre comédie à cet effet. L'honorable député de l'Islet, l'autre soir, a déclaré que le premier ministre avait promis à lui et à d'autres que le Gouvernement ne commencerait aucune politique navale permanente avant de consulter le peuple. La méthode en ce cas n'est pas indiquée, serait-ce par voie de plébiscite ou par voie d'élection générale—c'est pas mal ambigu sur ce point.

Ce qui voudrait dire que le Gouvernement va d'abord donner $35,000,000 sans consulter le peuple et ensuite il le consultera pour connaître s'il est désireux d'avoir en plus une marine nationale. Mais il fera alors comme aujourd'hui, il le lui fera entendre seulement, et le peuple de ce pays aura alors à rencontrer leur dette de 35 millions et à faire face aux dépenses de construction d'une marine.

Et, encore, monsieur le président, si avant de donner ces millions-là on avait songé à améliorer la condition de ceux qui souffrent dans ce pays.

La cherté de la vie est devenue un problème inquiétant et l'homme des classes laborieuses a des noirs. Les inquiétudes du foyer augmentent avec les exigences de la vie, et demain, ce problème, à moins qu'il ne soit résolu, deviendra complexe.

Allons-nous avant d'étudier les moyens d'améliorations immédiats qui s'imposent grever le peuple d'impôts?

Qui paiera dans la répartition de ces millions que nous allons donner ainsi sans profit et retour?

Tous les habitants de ce pays, me répondra-t-on? Qui, tous? Mais les cultivateurs et les ouvriers surtout, puisqu'ils sont le nombre, et forment 45 p. 100 de la population; c'est l'homme des champs qui peine sous l'attelé, c'est à l'artisan qui s'épuise dans les manufactures qu'on ira demander sa quote-part de sacrifice. Ils ne reculeront pas devant le devoir, ces braves gens; mais ils en souffriront, et les hommes riches, ceux qui commandent l'industrie, qui accumulent les dollars, qui amassent des fortunes colossales, les mêmes qui en 1911 fournissaient l'argent au parti qui gouverne actuellement en cette Chambre pour écraser la réciprocité.

La réciprocité qui avait pour objet de donner alternativement un marché aux cultivateurs de ce pays, pour vendre leurs produits au temps de la moisson, et aux ouvriers pour acheter à des conditions raisonnables les primeurs venant des pays du sud. Mais non, les manufacturiers ne voulurent point que d'autres qu'eux sous le ciel canadien aient part à la fortune publique. On tua le projet en renversant le Gouvernement. Et pourtant, il était clair que cette convention ne concernait que les produits de la ferme et ne nuisait en rien aux manufacturiers.

Aujourd'hui, quand le Gouvernement canadien versera son argent—ces 35 millions à l'Angleterre—les manufacturiers, l'homme des champs et l'ouvrier seront sur le même pied d'honneur, mais aussi sur le même pied d'obligation. Quand il s'agira de payer, tout le monde sera égal.

Moi, je dis franchement que je favoriserais une mesure qui aurait pour but de faire payer ces $35,000,000 par les industriels seulement, j'entends ceux qui ont franchi le rubicon, ceux qui palpent le million. Leur patriotisme à toute épreuve quand on leur parle de la concurrence américaine, devrait être à l'avenant quand il s'agit de la défense de l'empire et particulièrement du Canada.

Les hommes habiles qui siègent à la droite se croient forts en ce moment, parce qu'ils s'appuient sur une coalition des intérêts effrayés. Conservateurs et nationalistes sont pris de panique, les uns en face d'un péril imaginaire et les autres en face de la contradiction flagrante de leur conduite.

Etrange point d'appui que la peur, mais pour couvrir une retraite, c'en est un.

Après avoir escamoté le pouvoir le 21 septembre 1911, les nationalistes purs et d'occasion, sans dire les conservateurs de Québec, avaient espéré que tout allait s'oublier, qu'il allait suffire de devenir ministre pour les uns, députés pour les autres pour calmer les esprits; que les dicours allaient être oubliés et les promesses évanouies. Aussi les uns sans scrupule acceptèrent de faire partie du cabinet et les autres de suivre en ligne.

On a cru que le peuple oublierait; malheureusement pour eux, il se souvient et le châtiment qu'il va infliger aux escamoteurs du pouvoir sera terrible. Les élections provinciales de Québec de mai dernier en est le premier lever de rideau.

M. TURRIFF: Il m'a été très agréable de constater la grande attention donnée par ces honorables membres de la droite au discours de l'honorable député préopinant. Vous avez dû, monsieur le président, j'en suis convaincu, regretter le lien qui unit le parti ministériel aux nationalistes québécois, car je puis vous assurer que l'honorable député a très bien fait voir quelle est exactement l'attitude des nationalistes sur cette question de la marine.

M. LANCASTER: N'oubliez pas qu'ils ont voté avec vous.

M. TURRIFF: L'honorable député dit qu'ils ont voté avec nous.

M. LANCASTER: Ou bien vous avez voté avec eux.

M. TURRIFF: L'honorable député sait tout aussi bien que n'importe quel membre de la députation que ce sont les nationalistes qui ont assuré le triomphe de son parti et qui le maintiennent ou pouvoir, et c'est dans le seul but de ne pas indisposer ce groupe du parti que l'honorable député et d'autres ont agréé cette proposition d'un cadeau, ou d'un prêt de dreadnoughts,—à votre choix, car les leaders du parti se sont servi tour à tour de l'un et l'autre. Nous savons parfaitement que plusieurs députés de la droite n'ont jamais été en faveur de ce projet et n'y sont pas encore favorables aujourd'hui même, mais voient d'un bien meilleur œil l'idée de la création d'une marine canadienne. Maintenant, la question, comme vous me l'avez rappelé, monsieur le président, lorsque j'ai pris la parole, porte sur l'affection d'une somme de 35 millions à l'accroîssement des forces navales de l'empire.

M. le PRESIDENT (M. Currie): La question sur le tapis en ce moment est celle du sous-amendement proposé par M. McKenzie:

Que le projet d'amendement de l'article 2 soit modifié par l'addition à la suite du dernier mot du dit projet d'amendement des mots suivants: "Suivant les indications soumises par l'amirauté anglaise à nos conférences impériales de 1907 et 1908".

L'honorable député désire-t-il que je l'empêche de trop s'éloigner de la délibération de cet objet?

M. BOYER.

M. TURRIFF: Je pense pouvoir m'y tenir sans aide de personne, comme aussi discuter le projet d'amendement et la question principale, l'article dont le comité est saisi. Le premier ministre a expliqué que ces dreadnoughts seraient envoyés en Angleterre pour faire la garde au cœur de l'empire et grossir le nombre des navires stationnés dans la mer du Nord. Même en admettant qu'il fût un moment où pareille décision eût sa raison d'être, —ce que je n'admets pas,—les conditions ne sont plus du tout les mêmes aujourd'hui. Il y a quelques mois, beaucoup se figuraient que l'empire n'était pas en mesure de tenir tête à toute coalition possible d'ennemis, et que dès lors il y avait péril en la demeure. Pour ma part je n'ai jamais éprouvé cette crainte, mais, au reste, elle n'a plus la moindre justification actuellement. Depuis que la guerre des Balkans a éclaté, nous avons pu nous rendre compte de plus en plus que les intérêts de l'empire britannique et ceux de l'Allemagne sont absolument identiques, de sorte que cette guerre, loin d'être l'occasion de froissements, aura probablement un effet tout contraire. La Grande-Bretagne et l'Allemagne sont devenues les deux grandes pacificatrices de l'Europe et du monde. Si nous envoyons les navires vers la mer du Nord, orienté directement sur l'Allemagne, loin d'aider au maintien de la paix, nous allons travailler dans un sens tout opposé.

Ces deux grandes nations sont sur le point d'en venir à une entente concernant les forces comparées de leurs flottes respectives. Or, le premier ministre du Canada nous laisse entendre que les trois navires que nous fournirons seront en sus de tout ce que l'amirauté anglaise se proposait de faire en matière de constructions navales. Dans un sens, la Grande-Bretagne rompt donc l'entente qu'elle pouvait conclure avec l'Allemagne. Je serai fort surpris si le Gouvernement n'apprend pas avant peu de l'amirauté ou des autorités anglaises qu'il n'est pas à propos que le Canada envoie ces trois navires en Angleterre.

Les membres de la droite ne prétendent pas que les circonstances sont critiques. Il ne peuvent pas le prétendre, car ils ne sauraient citer un seul fait à l'appui de cette thèse. L'objet principal du Gouvernement, je le répète, a été de concilier les deux groupes du parti et de tenir la promesse faite à quelques députés qui lui donnent leur appui. Voilà où se trouvent les "circonstances"; elles n'existent nulle part ailleurs.

Tout d'abord, le premier ministre a parlé d'un "don" à la Grande-Bretagne; mais il avait apparemment trop de partisans qui appuyaient le projet d'une flotte canadienne et il a dû se rabattre sur un "prêt". En tout cas, nous envoyons des

navires vides. Ce n'est guère un don, car la brochure publiée par la Ligue maritime impériale démontre que dès l'origine la Grande-Bretagne a eu de la difficulté à obtenir des hommes d'équipage pour ses navires. Cependant, il lui faudra en trouver 2,500 autres pour ces trois navires, qui pourront revenir au Canada n'importe quand. Il me semble que, dans cette situation nouvelle, il serait bon de s'arrêter pour réfléchir et pour apprendre du gouvernement anglais ou de l'amirauté si la ligne de conduite que le ministère veut suivre est la meilleure dans les circonstances. Je ne crois pas que l'amirauté, le gouvernement ou la population d'Angleterre disent que c'est là le meilleur moyen de venir en aide à la Grande-Bretagne dans les circonstances actuelles.

Si nous devons fournir des navires, ne semble-t-il pas sage que nous les construisions au pays, autant que faire se peut? Je ne crois pas qu'on trouve plusieurs Canadiens qui entretiennent l'idée que nous ne pouvons pas construire de navires. Nous avons donné la preuve que nous pouvions établir plusieurs manufactures de toutes sortes. Cependant, nous ne réussirons certainement pas, si nous ne nous mettons pas à l'œuvre. Je ne crois pas qu'il y ait parmi la droite un seul homme qui pense vraiment que les Canadiens ne peuvent pas construire de navires de guerre. Il y a quinze à vingt ans, le Japon n'avait pas de flotte, mais il a envoyé en Grande-Bretagne, en Allemagne, aux Etats-Unis et dans d'autres pays où se construisent des navires des gens qui devaient se mettre au courant des travaux. Ces personnes ont rapporté dans leur pays les connaissances qu'elles avaient acquises, et de nos jours le Japon a une flotte d'aussi beaux navires de guerre que ceux de toute autre nation de l'univers. Il y a quelques années à peine, les Etats-Unis n'étaient pas en état de construire des navires de guerre; aujourd'hui ils en construisent à la douzaine; ils les construisent aussi bien et à aussi peu de frais que la Grande-Bretagne peut les construire. Les Américains valent-ils mieux que nous? Ont-ils plus de facilités que nous pour la construction des navires? Au cours du débat, un député a signalé ce qui s'était accompli dans un seul chantier maritime de l'état du Massachusetts. Il y a douze ans, l'emplacement de chantier était un champ vague. Depuis on y a construit ou on y a mis en chantier cent navires. Quelqu'un a tenté de nous convaincre de la formidable dépense qu'entraînent l'acquisition et l'outillement des chantiers de construction navale. Ce chantier de Fore-River n'a pas coûté très cher. Tout le coût de l'outillage ne dépasse pas $4,000,000. Est-ce là une somme qui puisse effrayer qui que ce soit au Canada? Est-ce là une somme que nous devrions craindre de placer dans un chantier de construction navale destiné à construire non seulement des navires de guerre, mais les bâtiments de notre marine marchande? Si nous pouvons avoir un chantier semblable, en dépensant $4,000,000, pourquoi ne construirions-nous pas nombre de ces navires au pays? En ce qui concerne les gros navires, je ne dis pas qu'il ne serait pas sage de les faire construire tout d'abord en Angleterre; cependant, si nous devons fonder l'industrie des gros navires d'acier au Canada, pourquoi ne nous mettrions-nous pas à l'œuvre immédiatement? Pourquoi n'emploierions-nous pas une partie de ces $35,000,000, que nous nous proposons d'envoyer hors du pays, afin d'établir au Canada les chantiers nécessaires dans lesquels ces navires pourront être construits par nos ouvriers et avec nos matériaux? Croyez-vous qu'il plaira aux ouvriers, ou aux cultivateurs qui leur fournissent des aliments, d'envoyer cette somme d'argent dans un autre pays où ces navires seront construits? Je sais que ce projet ne plaît pas aux cultivateurs que je représente. Ils prétendent que, si nous devons dépenser $35,000,000 pour des navires de guerre, ces fonds devraient être dépensés au pays. Voilà le projet qui devrait plaire et qui plaît aux Canadiens, et le projet qui plairait à nos amis de la droite si ce n'était de l'entente conclue entre les gouvernants et les nationalistes. Nous dépensons des millions de dollars pour attirer des gens au Canada, et voici que nous envoyons des millions hors du pays, plutôt que de procurer de l'ouvrage chez nous à ceux que nous faisons venir. Les membres de la droite sont toujours prêts à défendre le marché national. Où sont leurs plaidoieries en faveur du marché national dans cette circonstance-ci? Pourquoi n'exécutent-ils pas leur projet d'agrandir ce marché?

Ce serait très facile à faire, ce serait conforme à la politique que le Gouvernement a prêchée depuis de nombreuses années; ce serait se rendre au vœu des Canadiens et ce serait une proposition plus avantageuse pour le Canada que celle que l'on fait aujourd'hui d'envoyer cet argent en dehors du Canada. Nous pourrions construire ces navires dans notre pays, et on a prouvé d'une façon très concluente, l'autre soir, que la différence dans le prix sera loin d'être aussi grande que celle indiquée par l'honorable premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Tout indique que nous aurons une marine, et j'admets qu'il nous en faut une, mais on devrait construire ces navires dans le Canada autant que possible, et nous devrions aussi en être les propriétaires et en avoir la direction. Les honorables membres de la droite n'ont pas besoin de craindre que la marine canadienne ne prenne pas part aux guerres de l'empire britannique. Un gouvernement qui refuserait de laisser la marine canadienne coopérer avec la marine anglaise ne resterait pas au pouvoir deux minutes de temps. Un gouvernement

qui en temps de guerre ne mettrait pas la marine canadienne immédiatement au service de l'Angleterre ne resterait pas au pouvoir une journée. Inutile de nous inquiéter au sujet de la loyauté du Canada. La déloyauté n'existe aucune part en Canada, excepté chez un petit nombre dans la province de Québec. Il y a dans cette Chambre quelques honorables députés qui ont obtenu leurs sièges en combattant la loyauté à l'Angleterre pendant les dernières élections, mais la population dans tout le pays est généralement loyale à l'empire britannique.

Pourquoi ne ferions-nous pas comme on a fait en Australie? La première idée de l'Australie était de donner une contribution, mais on a découvert que ce n'était pas une solution satisfaisante et on l'a abandonnée. L'Australie a donc entrepris de résoudre le problème de sa propre défense, en construisant et équipant elle-même ses propres navires. Personne ne mettra en doute la loyauté des Australiens, dont '5 pour 100 sont des sujets britanniques ou nés en Angleterre.

Puisque les Australiens ont adopté cette politique, pourquoi les Canadiens qui proposent une politique semblable seraient-ils appelés des séparatistes? En Australie aujourd'hui chaque parti réclame l'honneur d'avoir abandonné le premier l'idée d'une contribution, et d'avoir proposé la création d'une marine australienne, soumise à l'autorité absolue du parlement australien.

Nous voulons au Canada une marine pour la protection de notre pays et pour la protection de tout l'empire. Cette marine sera une source de force pour l'Angleterre, premièrement parce qu'elle permettra au Canada de prendre soin de lui-même et de défendre ses propres côtes; et deuxièmement, parce qu'elle protégera nos routes commerciales. Nous voulons que ces routes soient protégées en cas de guerre, et en protégeant le commerce entre le Canada et l'Angleterre nous aiderons beaucoup plus à la défense de l'empire que nous pourrions le faire de toute autre manière. Ce que l'Angleterre a à craindre, ce n'est pas l'invasion, mais la famine dont elle souffrirait au cas où ses sources d'approvisionnement seraient fermées, et pour protéger ces approvisionnements, il faut protéger les routes commerciales. Si le Canada est en état de protéger ses routes commerciales, nous ferons exactement ce qui est nécessaire à l'Angleterre et ce que l'Angleterre préfère que l'on fasse.

On a repété bien souvent que l'amirauté anglaise demandait ces navires. Cela n'est pas vrai, parce qu'il est certain que si l'on demandait à l'amirauté anglaise ce qu'elle préfère, ouque le Canada lui fasse une contribution de $35,000,000 dans le but de construire des navires qu'on lui enverrait vides d'équipages, ou que le Canada imite l'Australie et se construise lui-même une marine qui pourrait protéger ses côtes comme les routes commerciales entre l'Amérique et les Iles-Britanniques, marine qui en même temps serait à la disposition des autorités impériales pour prendre part dans les batailles sous la direction de l'amirauté, il est certain, dis-je que l'amirauté anglaise n'hésiterait pas un seul instant à répondre qu'une marine canadienne, portant des équipages canadiens et se tenant à la disposition de l'amirauté anglaise en temps de guerre, est ce que l'Angleterre voudrait, de préférence à toute contribution en espèces.

Que signifie cette contribution? Nous ne regardons pas à la somme, bien que $35,000,000 soit un chiffre considérable et nous pourrions accomplir beaucoup dans le pays avec cet argent, mais le côté sérieux de la question est que tout en payant un tribut de $35,000,000 à l'Angleterre nous voulons engager des Anglais pour veiller à notre défense. Cela signifie, d'après l'honorable premier ministre et les honorables membres de la droite, que les Canadiens ne sont pas capables de se défendre eux-mêmes, et conséquemment que la seule chose à faire pour nous est de payer cette contribution au gouvernement anglais et engager des gens plus capables que nous pour nous défendre.

Où cette politique va-t-elle nous conduire? Est-il bon d'élever nos fils dans l'idée qu'ils sont inférieurs aux jeunes gens des autres pays, qu'ils manquent de courage ou de force, qu'ils sont incapables de faire des marins sur les navires de guerre pour défendre le Canada et l'empire? Il n'y aurait aucune difficulté à trouver les équipages nécessaires, ici en Canada, et il vaudrait mieux, sous tous les rapports, avoir des équipages canadiens sur nos navires afin que nous puissions défendre l'empire, non seulement avec notre argent, mais encore avec nos bras.

Nous pouvons construire des navires au Canada. Lorsque le Gouvernement a demandé des soumissions pour la construction d'une marine canadienne, plusieurs maisons anglaises, entre autres la grande maisan Vickers, Sons and Maxim se sont offertes pour construire ces navires. La maison Vickers, Sons and Maxim a entrepris, il n'y a pas plus d'un an ou deux, de construire des navires pour la marine espagnole.

Ils ont fait choix d'un morceau de terre sur la Méditerranée—terre non encore travaillée—et, au bout de quatorze mois, ils avaient deux dreadnoughts en voie de construction déjà assez avancée, l'un d'eux s'élevant à plus de 30 pieds de la quille. Ceci montre que la construction des navires de guerre ne serait pas impossible au Canada, ne serait pas impossible aux Canadiens.

M. SEVIGNY: Le coût d'un dreadnought en Angleterre étant, si je ne me trompe, de 12 millions ou à peu près, mon honorable ami admettra-t-il que le même vaisseau au Canada coûterait 14 millions?

M. TURRIFF: Cela se peut.

M. SEVIGNY: Sur 35 millions, il ne resterait donc à l'honorable député que 8 millions pour les croiseurs et pour les autres navires.

M. TURRIFF: Mon honorable ami veut me faire les questions qu'il lui plaira, mais non y répondre pour moi. J'admets que, si un dreadnought coûte 14 millions, deux coûteront 28, mais j'ignore ce que coûte un dreadnought.

M. SEVIGNY: Au lieu de passer le temps à de longs discours, l'honorable député ne pense-t-il pas qu'il ferait mieux de se renseigner là-dessus?

M. TURRIFF: Il y a des choses que je connais; mais parmi ces choses ne se trouve pas le coût exact d'un cuirassé que l'on construirait au Canada. Si, cependant, le ministère voulait entreprendre de construire ces vaisseaux au Canada, nous nous assurerions de ce que cela coûterait. Pour ce qui est de ce don de 35 millions, mon honorable ami de Red-Deer a justement fait observer que ce n'était pas le vœu du peuple du Canada. Qui donc désire dépenser de l'argent de cette façon?

M. PELLETIER: Tout le monde.

M. TURRIFF: L'honorable ministre prétendra-t-il que les unions ouvrières sont en faveur de la chose, ou encore les cultivateurs?

M. PELLETIER: Les unions ouvrières ont un représentant dans cette Chambre, et il a voté pour cela. Les cultivateurs aussi ont des représentants dans cette Chambre, et l'honorable député (M. Turriff) en est un, et il a lui-même voté en faveur de la chose.

M. TURRIFF: Le directeur général des Poste et son chef font de la politique bien mesquine quand ils cherchent à faire croire au peuple que, pour avoir voté l'affectation d'une somme de 35 millions à l'organisation d'une marine de guerre canadienne, nous avons consenti à l'envoi de cette somme hors du Canada. C'est vouloir éluder la vérité au moyen d'arguties, et personne ne le sait mieux que le directeur général des Postes lui-même. Il est trop habile pour ne pas s'en rendre compte. J'ai dit que l'on ne pourrait signaler une seule circonstance où des cultivateurs aient discuté cette affaire et se soient déclarés en faveur de la politique du Gouvernement.

Si les membres de la droite sont si certains de la faveur avec laquelle le pays accueillerait cette politique, qu'ils procèdent à un remaniement de la carte électorale, comme le veut la Constitution, et qu'ensuite ils consultent le pays sur cette affaire. En ne procédant pas à une nouvelle délimitation des districts électoraux, le premier ministre montre le peu de cas qqu'il fait de la Constitution, et il viole la loi. La seule raison pour laquelle il ne se conforme pas aux priscriptions de la loi, c'est qu'il a peur. La majorité du Gouvernement sur cette question est descendue à trente.

M. PELLETIER: Ah! ah!

M. TURRIFF: Le directeur général des Postes ne le niera pas.

M. PELLETIER: L'honorable député veut-il insinuer que la majorité du Parlement est tombée à cause d'un changement de l'opinion de ce côté-ci de la Chambre? Parce qu'un député ou deux se sont trouvés absents, comment peut-il dire que la majorité est moindre.

M. TURRIFF: Le directeur général des Postes ne niera pas les chiffres consignés dans les procès-verbaux de la Chambre. Des membres de la gauche ont établi par un calcul que ceux qui ont voté contre la résolution représentent un plus grand nombre de gens que ceux qui ont voté à l'appui.

M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il par là que le pays est en faveur d'une marine canadienne?

M. TURRIFF: L'honorable député (M. Meighen) était ici, il y a trois ou quatre ans, lorsque son chef a présenté cette affaire à la Chambre, et il se souvient qu'il y a eu unanimité sur cette question. Dira-t-il que dans le temps il s'est manifesté quelque opposition au Canada? Pour moi, je n'en ai pas entendu parler.

M. MEIGHEN: Il y a eu une élection depuis.

M. TURRIFF: Oui; mais, quand on a demandé aux chefs de mon honorable ami quelle attitude ils allaient prendre, ils ont répondu: N'importe quoi pour battre Laurier.

M. MEIGHEN: Est-ce que la question navale n'a pas été débattue au cours de l'élection?

M. TURRIFF: Les chefs de mon honorable ami ont soulevé l'opposition que l'on sait dans une province du Canada.

M. MEIGHEN: Quel a été, selon mon honorable ami, le verdict rendu le 21 septembre 1911 par le peuple sur cette question d'une marine de guerre?

M. TURRIFF: Dans la plupart des comtés la question n'a pas été mentionnée. Chez moi, il n'en a pas été question du tout. Sauf dans certaines parties du pays, l'affaire n'a pas été soumise au peuple, et là où elle l'a été, la politique navale de Laurier a triomphé.

M. PELLETIER: Non.

M. TURRIFF: Cette question a été discutée en nombre d'endroits de la province de Québec, et le système Laurier l'a emporté dans cette province.

M. MEIGHEN: Mon honorable collègue me permettrait-il de citer une parole de son chef sur la question?

M. TURRIF: Non, je ne vous le permets pas. Vous pourrez citer les paroles de mon chef, à votre gré, à un autre moment.

M. MEIGHEN: Votre chef dit que le projet de marine canadienne a été rejeté.

M. TURRIF: Vous pourrez aborder cette question, quand j'aurai fini. Si vous désirez prendre la parole, ce soir, de concert avec le député de Selkirk (M. Bradbury) nous serons bien aise de vous écouter; mais je n'entends nullement faire figurer vos discours dans le mien.

M. SEVIGNY: Me permettriez-vous une question?

M. TURRIFF: Mon collègue semble tenir énormément à parler. D'ici à quatre heures et demi, mardi, et de là à minuit, samedi, les députés de Selkirk, de Portage-la-Prairie et de Dorchester auront mainte occasion favorable pour nous adresser la parole, et quant aux députés de la gauche ils seront ravis de les entendre pérorer. Peut-être le député de Dorchester répétera-t-il les discours qu'il a faits avant l'élection du 21 septembre 1911. Le ministre appartient au groupe de ceux qui repoussaient le projet de marine, tant le système Borden que le système Laurier. Converti aujourd'hui, il est partisan de la mesure tendant à envoyer $35,000,000 en Angleterre et à louer les services d'étrangers au Canada pour combattre à notre place.

M. SEVIGNY: En attendant, me permettriez-vous une question?

M. TURRIFF: Non, en attendant, vous pourrez m'écouter parler; cela vous fera du bien. Si vous ne tenez pas à prendre la parole en temps utile, vous serez en lieu d'entendre formuler d'excellents avis par les députés de la gauche, et en suivant ces avis, vous y gagneriez définitivement beaucoup plus qu'en persistant dans votre ligne de conduite actuelle. Je n'en dirai pas davantage; mais comme le débat, je l'espère, ne se terminera pas trop brusquement, je retrouverai peut-être, un peu plus tard, l'occasion de discuter quelques autres aspects de la question.

M. ROBB: Monsieur le président, les quotidiens ministériels de samedi soir et de lundi au matin donnaient à entendre que, si les députés de la gauche ne consentaient pas à laisser voter, à bref délai, le bill à l'étude tendant à puiser $35,000,000 dans la caisse publique, il nous faudrait siéger ici sans désemparer. Cette déclaration, de concert avec l'attitude prise par le ministre des Travaux publics, hier soir, a abouti à ce résultat-ci, que deux cent vingt représentants du pays se sont mis en grève, et le public sans doute nous traitera d'écoliers, parce que nous sommes partis en guerre et en sommes venus aux mains sur une question à laquelle nous souscrivions tous, en mars 1909.

En ce pays, relativement jeune, où précurseurs et colons, habitants des anciennes provinces ou des grandes villes font de si vives instances pour l'extension et le développement de nos chemins de fer, le creusement et le perfectionnement des voies fluviales, l'amélioration des services postaux, l'encouragement de l'agriculture, nous avons cultivé et favorisé un esprit national qui regarde d'un œil défavorable l'esprit belliqueux des vieux pays et ce militarisme qui écrase le peuple d'impôts. Nous le savons, quand notre pays fut menacé d'invasion, nos ancêtres, sans distinction de race ni de culte, artisans et cultivateurs laissant là outils et charrue, prirent les armes pour la défense de leurs foyers et de leur pays. Ils ne s'avisèrent nullement de louer les services de mercenaires pour remplir une tâche qu'ils étaient parfaitement en mesure d'accomplir. La race a-t-elle dégénéré? Aujourd'hui ce Gouvernement ultra-loyaliste, porté au pouvoir par ses invocations au patriotisme, soumet au Parlement une proposition tendant à verser $35,000,000 de deniers canadiens au trésor impérial, pour la construction de trois des meilleurs et des plus puissants cuirassés d'escadre connus à la science moderne ou qu'il soit possible de construire sans égard aux frais, destinés à figurer en première ligne de bataille et nous disons au peuple britannique: "Il vous faudra fournir vous-mêmes des marins pour ces vaisseaux; nous sommes trop absorbés ici par nos intérêts matériels". N'est-ce pas là insulter à l'esprit national des Canadiens? N'est-ce pas là une attitude diamétralement opposée à nos traditions ancestrales?

Lorsqu'un jeune homme quitte le foyer paternel en Angleterre pour venir s'établir au Canada, il ne dit pas à son vieux père: "Père, il vous faudra combattre à ma place; parce que, une fois rendu au Canada, je serai trop occupé à faire fortune". Non, il conserve, tout autant qu'auparavant, le désir et la force de défendre son pays.

On commence à se demander: Où est donc l'urgence? On la chercherait en vain en Grande-Bretagne ou en Allemagne. Pendant que nous parlons guerre et combats au sein d'une des plus puissantes colonies anglaises, en Angleterre et en Allemagne on discute des propositions de paix, on s'entend sur les bases du pacifisme. J'ai sous les yeux une petite revue intitulée "The Peacemaker", contenant le compte rendu d'une conférence récemment tenue à l'hôtel de ville de Londres entre les représentants de la

Grande-Bretagne et de l'Allemagne, ce qui prouve que les esprits dirigeants des deux pays, tant dans l'Eglise que dans l'Etat, travaillent de concert à assurer le règne de la paix.

Ils ont l'appui des intérêts commerciaux des deux pays, avec peut-être une ou deux exceptions. Les fabricants de matériel de guerre et les tailleurs qui font des uniformes peuvent probablement trouver quelque profit à maintenir le pays dans cette fièvre de la guerre. Ils ont un grand intérêt à obtenir les taxes du peuple. Le commerce entre l'Angleterre et l'Allemagne est aussi un autre facteur qui devrait empêcher une guerre entre ces deux grandes nations. A la conférence de Londres, il fut établi qu'en 1911 l'Allemagne avait acheté pour £39,000,000 de marchandises anglaises et qu'il n'y a pas un seul pays indépendant au monde dans lequel l'Angleterre exporte autant qu'en Allemagne et qu'il n'y a qu'une seule des possessions anglaises, l'Inde, dans laquelle les exportations de l'Angleterre soient plus grandes. Quand dans le commerce des hommes se querellent et font du bruit, ils perdent bientôt leur emploi et je suis d'avis que Jack Canuck, Unlimited, qui est propriétaire de cette maison d'affaires, se décidera bientôt à renvoyer la direction actuelle si elle ne cesse de parler journellement de guerres et de combats. Nous sommes dans les affaires pour produire surtout des denrées en vue de l'exportation et l'Allemagne est le plus fort pays importateur de denrées alimentaires. Je prétends que les taxes payées par le Canada pourraient être beaucoup mieux employés pour protéger et développer les ralations commerciales avec l'empire allemand qu'à hisser le drapeau et à prononcer des discours qui, si on y porte quelque attention, ne servent qu'à irriter la population allemande. En effet, au moment où l'Angleterre et l'Allemagne essayent de s'entendre et de limiter leurs armements, ce n'est pas témoigner beaucoup de sagesse, de la part d'une des plus grandes colonies britanniques, de dire à l'Angleterre: Ne cessez pas ces constructions de dreadnoughts, nous voulons que vous les continuiez. C'est, en somme, ce que dit la politique du Gouvernement.

Je constate, en lisant les journaux de Londres, qu'il y a de grandes divergences d'opinions, au cœur même de l'empire, relativement à la sagesse de la politique actuelle de contribution du gouvernement canadien. Notre population n'est pas très bien disposée à voter cette somme d'argent et je prétends en outre que la population de l'Angleterre pourrait bien hésiter à accepter ce cadeau quand elle se rendra compte que le Gouvernement qui en fait l'offre n'a pas en sa faveur la majorité des électeurs des neuf provinces qui composent la Confédération.

Aussi, j'estime que la meilleure politique canadienne est de revenir à la position que nous avons prise en 1909. Je crois que le parti conservateur, en nous forçant à revenir à cette politique, est responsable de l'augmentation de la somme offerte aujourd'hui par les deux partis en vue de la défense navale. Le parti conservateur peut bien revenir à la politique de 1909, parce qu'à cette époque il avait l'appui de partisans distingués, comme sir Charles Tupper, qui félicitaient le premier ministre actuel sur le programme adopté par les deux partis et qui insistaient pour que, s'il arrivait au pouvoir, il persiste à appliquer le programme de la construction d'une marine canadienne et pour qu'il n'adopte pas le principe de donner de l'aide au gouvernement impérial en lui accordant une contribution.

L'honorable député d'Assiniboïa a parlé de la grande entreprise de Vickers Sons and Maxim. Cela peut intéresser la Chambre de savoir que le fondateur de la grande fabrique de canons Maxim, une des plus vastes entreprises du monde, a travaillé comme apprenti chez un peintre, dans le comté de Châteauguay, et cela fait honneur aux sentiments d'humanité de cet industriel de savoir que, il y a deux ans à peine, il a écrit à quelques amis de lui retrouver ce peintre nommé Cameron. Je cite ce fait pour montrer qu'il y a quelques années le chef de la fonderie de canons la plus importante de l'empire britannique travaillait dans la province de Québec à une occupation tout à fait différente.

Récemment nous avons assisté à un très grand débat relativement au rapport présenté par le commandant Roper et auquel ont pris part le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). On a établi qu'il existait une différence bien nette entre le rapport présenté au gouvernement libéral par le commandant Roper et le rapport qu'il est supposé avoir signé le 20 septembre 1911 et avoir présenté au gouvernement conservateur. Comment le Gouvernement peut-il supposer que le simple public pourra prendre une décision sur une question de ce genre quand il constate que dans l'espace de six mois le chef du département lui-même a publié vraiment deux rapports différents sur ce sujet?

J'insiste auprès du premier ministre pour qu'il examine à nouveau cette question et qu'il n'essaye pas de la faire adopter de force.

J'approuve l'honorable député de Red-Deer quand il dit que l'opinion publique ne donne pas son appui à cette politique. En ce qui concerne la province de Québec, je suis sûr que les partisans du premier ministre ont peu de chance de revenir ici, si une élection immédiate a lieu sur ce programme. Si les rapports que nous lisons des associations agricoles dans tout le pays sont un indice de l'opinion de cette catégorie de citoyens, il n'y a pas un grand désir parmi eux de dépenser de l'argent soit pour

le programme naval Borden, soit pour le programme Laurier. Le seul moyen de sortir de cet embarras, au lieu de discuter ici et de nous conduire comme un groupe d'Indiens, c'est de retirer le bill, de présenter la loi du remaniement électoral et d'aller devant le peuple pour la laisser décider.

M. KYTE: Depuis que la Chambre a été invitée à se former en comité pour étudier les articles de ce bill, je me suis efforcé de me procurer des renseignements concernant le coût réel de la construction des navires de guerre, au Canada et en Angleterre. Je ne puis pas admettre tout ce que nous a dit l'honorable premier ministre quand il a expliqué pourquoi le coût de la construction des navires a augmenté si considérablement depuis trois ans, et même depuis trois mois. J'ai ici le discours prononcé par M. Winston Churchill, lorsqu'il a déposé son budget pour le service naval, le 16 mars dernier. Tout en constatant une augmentation considérable sur le budget de l'année précédente, il est évident qu'il n'attribue pas cette augmentation à une hausse dans les prix de la main-d'œuvre et des matériaux. Voici ses paroles:

Par suite des grèves qui ont nécessité des retards dans la construction maritime, £1,600,000 du crédit affecté à la construction, aux réparations et à l'entretien n'ont pas été dépensés. La plus grande partie de cette somme doit être versée immédiatement dans le trésor, bien que les dépenses qu'elle était destinée à combler se continuent. Par conséquent, le budget de 1912-1913 se trouve artificiellement augmenté de £600,000 et celui de 1913-1914 d'environ £1,000,000. Il a été nécessaire, avec l'autorisation de la trésorerie, d'employer £300,000 des sommes non dépensées, pour des services urgents et le budget de 1912-1913 en a été diminué d'autant. Les charges supplémentaires du budget de 1913-1914 sont cependant irrémédiables. Puisqu'il est à désirer, tant pour l'intérieur que pour l'extérieur, que le budget de la marine indique, si c'est possible, une tendance continuelle à la réduction, sauf dans les cas où une augmentation est rendue nécessaire par l'action d'un autre pays, je me suis efforcé d'attribuer le plus de dépenses possibles au budget de 1912-1913, de manière à diminuer celui des années subséquentes. Une plus forte proportion que d'habitude du nouveau programme sera mise à exécution durant l'exercice 1912-1913 et toutes les réserves en canons, munitions et torpilles seront complétées en entier. Ces mesures, qui sont justifiables et même nécessaires à d'autres points de vue, auront, je l'espère, pour effet d'assurer sur les crédits 8 et 9—les deux principaux du budget naval—une diminution constante d'environ £2,300,000, répartis entre les trois années en question. Cette diminution serait de £300,000 plus considérables, si les calculs s'étendaient à deux années de plus.

La réduction constante dans les crédits 8 et 9 sera en grande partie contrebalancée par l'augmentation des dépenses inévitables relevant de certains autres crédits. Le comptable général estime que même s'il n'y avait aucune addition à faire aux 135,000 obligations que l'Etat aura à rembourser le 31 mars 1913, la seule échéance des obligations contractées pour salaires, pensions, etc., nécessitera une somme additionnelle de £250,000 en 1912-1913 et de £415,000 en 1913-1914.

Si le nombre augmente dans la proportion de 2,000 par année, qui est la plus faible qu'il soit possible de prévoir, en prenant comme base ce que nous connaissons des programmes des autres pays, l'augmentation naturelle des crédits pour les cinq années qui nous occupent s'élèvera à £1,700,000.

La seconde source de dépenses certaines et irréductibles comprend la consommation du combustible, houille et pétrole. Cela est dû à la rapide augmentation de la puissance des machines des navires. Nous avons dans la marine des navires de 70,000 chevaux-vapeur et, naturellement pour une somme égale de déplacement ils consomment une plus grande quantité de combustible que les navires de 15,000 et 20,000 chevaux-vapeur qu'ils ont remplacés. L'augmentation due à la plus grande consommation de houille et de pétrole ne sera pas moindre de £900,000 par année, pendant les cinq prochaines années.

Troisièmement, les dimensions et le coût de la construction des navires de toute classe et de tout modèle augmentent continuellement, ce qui nécessite des bassins plus grands, des installations de réparations plus compliquées et plus coûteuses. En dernier lieu, il faut tenir compte de la rareté de la main-d'œuvre dans les chantiers maritimes et de la hausse générale dans les prix.

L'augmentation des salaires est la dernière et la moindre des raisons qu'ils donnent pour expliquer l'augmentation du budget naval. Les chiffres fournis par l'amirauté font voir que le prix de deux escadres, en 1909, aurait été de $21,448,134.

L'état fourni par le premier ministre vendredi dernier porte le prix de ces escadres à $36,159,300, soit une augmentation de $14,711,166 ou 70 p. 100 de plus que les chiffres fournis par l'amirauté en 1909. Voyons maintenant les crédits votés par le parlement anglais pour les fins navales. Je n'ai pas pu me procurer les chiffres pour l'année 1909 et j'ai dû prendre ceux de 1910.

Les crédits de cette année se sont élevés à £40,604,000. Si le service naval en Angleterre avait augmenté dans la même proportion que celle que nous a donnée le premier ministre, le budget naval de l'Angleterre, en 1912, aurait été de £69,268,000. Cependant, le budget naval de 1912 ne s'est élevé qu'à £44,600,000. L'augmentation des crédits n'était pas destinée uniquement à maintenir les effectifs existants, mais aussi à augmenter les effectifs nécessaires pour répondre à l'augmentation des effectifs des autres pays.

Je maintiens donc qu'il y a quelque chose de défectueux dans les tableaux soumis par le premier ministre. Il va s'en dire que j'admets que ces chiffres lui ont été communiqués, en toute bonne foi, par l'amirauté. Cependant ils accusent, à toute évidence, une telle disproportion, qu'il est nécessaire de les discuter à fond et le Gouvernement devra nous fournir d'autres ren-

seignements avant de clore la discussion sur cet article du bill.

J'ai ici un travail publié par quelqu'un qui se donne comme un expert en matières d'armements maritimes. Il parle de la dépense que la Grande-Bretagne devra effectuer au cours des prochaines années:

Il est aussi non moins généralement admis que d'ici quelques années, à la suite des efforts sans précédent des autres puissances en vue d'augmenter leurs flottes de guerre, le budget de la marine atteindra probablement tout près de £50,000,000. . . . En conséquence, si l'on tient compte des ressources nationales, on doit comprendre d'abord et toujours que d'ici quelques années la marine de guerre absorbera annuellement des sommes dont le montant varie de quarante-cinq à cinquante millions de livres sterling.

J'estime qu'on ne retrace ici la moindre preuve d'une augmentation extraordinaire dans le coût des armements à la suite de l'augmentation du coût de la matière première et de la main-d'œuvre signalée par le premier ministre vendredi soir.

Je porte un intérêt spécial à la poursuite de ce débat, parce que la politique énoncée dans l'amendement déposé par le très honorable chef de la gauche réclame la construction au Canada de nos propres navires de guerre avec nos propres matériaux.

Au cours des vingt dernières années, nous avons fait des progrès marqués au point de vue manufacturier. J'ai été surpris d'entendre nos adversaires dire ici que les Canadiens ne pouvaient lutter avec avantage contre les habitants des autres pays dans les entreprises commerciales et industrielles. En 1893, un financier distingué de Boston conçut l'idée de risquer des capitaux dans l'exploitation des charbonnages de l'île du Cap-Breton. Il s'associa d'autres financiers de Boston et de New-York; ils acquirent une grande partie des houillères et obtinrent une charte les constituant civilement sous le nom de la compagnie des houillères du Dominion. Les membres de l'opposition à la législature provinciale combattirent vivement ce projet de constitution civile, en arguant surtout que, si l'on abandonnait à des Américains cette superficie immense de terrains houillers et que s'il surgissait une guerre entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, des navires de guerre anglais ne pourraient plus s'approvisionner de charbon à ces mines. On disait encore qu'il était contraire aux intérêts de la Nouvelle-Ecosse et du Canada qu'on permit à des Américains d'acquérir nos propres houillères. Quelques années plus tard, des capitalistes canadiens en arrivèrent à la conviction que l'industrie houillère en Nouvelle-Ecosse offrait un bon champ d'exploitation et ils y risquèrent une certaine partie de leur argent. A l'expiration de quelques années, ils avaient remplacé les Américains dans la compagnie des houillères Dominion et, depuis ce jour, cette compagnie est devenue et est demeurée une institution canadienne. Il en a été de même dans le cas de la compagnie des aciéries Dominion. Celle-ci fut organisée en 1889 par des capitalistes des Etats-Unis.

Le gérant était Américain et tous les postes de confiance échurent à des citoyens de la république voisine; on ne confia le moindre emploi important à un Canadien de naissance. Il y avait une raison à cela. On en était aux débuts de la fabrication de l'acier à la Nouvelle-Ecosse et il ne se trouvait pas de Néo-Ecossais qui possédât les connaissances requises pour remplir ces positions. Mais bientôt les Néo-Ecossais acquirent les connaissances nécessaires. Le premier gérant fut un citoyen des Etats-Unis, M. Moxham. Il fut remplacé par un autre citoyen des Etats-Unis, M. Shields, qui, si je ne me trompe, accepta plus tard un emploi au Sault-Sainte-Marie. Le troisième gérant fut un Néo-Ecossais, M. Graham Fraser. Une autre personne qui a rempli le poste de gérant de la compagnie des aciéries Dominion est M. M. J. Butler qui fut, durant un certain temps, sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux du Canada. Il me fait plaisir de dire que le gérant en fonctions aujourd'hui est un jeune homme très compétent, âgé de trente-cinq ans à peine, nommé D. H. McDougall.

On peut construire des navires de guerre aux Etats-Unis et en Angleterre, mais on nous dit que nous ne pouvons exécuter cet ouvrage au Canada. La compagnie des aciéries Dominion est l'une des entreprises les plus considérables du Canada et qui a aidé beaucoup à accroître la population de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Au cours des trois ou quatre dernières années les produits de cette compagnie ont été utilisés, en grande partie, par les entrepreneurs de la construction des voies ferrées. Une très grande proportion de la production de la compagnie des aciéries du Dominion a été convertie en rails d'acier, en roues, enfin en tout ce qui entre dans la construction d'une voie ferrée. Un jour viendra plus tôt ou plus tard qui marquera la fin de la construction des chemins de fer au Canada.

D'ici un an ou deux ans, les travaux de la construction de nos deux grands chemins de fer transcontinentaux seront terminés et j'aimerais savoir à quels usages les compagnies des aciéries Dominion et de la Nouvelle-Ecosse pourront faire servir les produits de leur exploitation, alors que leur seront fermés les grands marchés sur lesquels ils ont eu l'habitude de diriger leurs marchandises. Je vois dans le projet de la construction d'une marine de guerre canadienne ou dans la construction de navires de guerre qui en sera la conséquence une nouvelle industrie qui ajoutera à la prospérité et au contentement de la popula-

tion des Provinces maritimes. Si nous établissons une marine de guerre canadienne, cette activité qui a existé aux ateliers des compagnies des aciéries Dominion et de la Nouvelle-Ecosse, au cours des cinq dernières années, comme résultat de la construction des chemins de fer, renaîtra pour se continuer, non pas seulement durant cinq ans, mais durant toutes les années à venir. On aura la certitude d'une activité considérable et celle d'un marché pour chaque livre d'acier fabriquée par ces compagnies, si la politique comprise dans l'amendement déposé par mon très honorable chef (sir Wilfrid Laurier) est adoptée par la Chambre. Nous sentons que cela nous offrira l'occasion de favoriser le développement de notre industrie de l'acier et celui des talents réels que notre population possède dans une mesure qui sort de l'ordinaire.

Il fut un temps où il n'était pas nécessaire de discuter cette question avec les membres de la droite. En 1909, lorsque cette question était soumise au Parlement, l'honorable représentant de Victoria, (C.-A.) (M. Barnard), non seulement espérait que nous aurions un navire de guerre dans les eaux du Pacifique, mais il demandait même que cette unité fût manœuvrée par des Canadiens.

Il était tout à fait convaincu qu'il n'y aurait pas la moindre difficulté à se procurer des hommes, et je suis tout à fait d'accord avec lui sur ce point. Il n'y a pas un seul groupe de pêcheurs dans la Nouvelle-Ecosse ou le ministre de la Marine et des Pêcheries ne pourrait en vingt-quatre heures trouver tous les hommes nécessaires pour remplir tous les postes sur le "Niobé" et le "Rainbow". Le rapport du département du service naval pour 1911 ne dit pas que l'on ait éprouvé quelque difficulté à se procurer le contingent nécessaire à ces deux navires. Au lieu d'offrir quelque encouragement ou de déployer quelque activité pour se procurer des recrues pour ces navires, les honorables membres de la droite ont fait tout ce qu'ils ont pu pour rendre le service impopulaire. Les gens qui habitent près des bords de la mer dans les Provinces maritimes, vont naturellement à la mer. Il est de fait qu'à Gloucester, Boston, Providence et Bucksport, Maine, soixante-quinze pour cent des hommes qui composent les équipages des bateaux pêcheurs de ces ports sont des Néo-Ecossais. Ils sont résolus à être marins, et s'ils ne peuvent trouver chez eux le travail qu'ils désirent faire, il ne leur reste plus qu'à s'en aller aux Etats-Unis et à prendre du service dans les industries américaines. Subséquemment, ils entrent dans la marine américaine. Quelques-uns d'entre eux deviennent officiers et font le plus grand honneur, non-seulement au pays qu'ils servent, mais encore à leur pays d'origine. Si nous avions une marine canadienne, ces hommes ne songeraient pas un

seul instant à aller aux Etats-Unis. Ils préféreraient prendre du service chez eux, et le programme de mon honorable ami le chef de l'opposition leur en offrait l'occasion. Nous ne sommes pas inférieurs aux autres races et nous pouvons comme elles non-seulement construire notre marine canadienne, mais lui fournir d'excellents marins. L'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) a prononcé en 1909 un discours en vue de la formation d'une marine canadienne pour la protection du Canada et du commerce canadien. J'aimerais à demander à l'honorable député de Grey-nord et aux autres membres de la droite comment ils se proposent de protéger notre commerce en remorquant trois dreadnoughts vides à travers l'océan et en les ancrant dans la mer du Nord, ou comment ils se proposent de protéger les industries de la Colombie-Anglaise, situées comme elles le sont sur la côte du Pacifique?

Est-ce en envoyant des dreadnoughts dans la mer du Nord? En 1909, la protection de notre commerce canadien semble avoir été la principale préoccupation de tous les honorables membres de la droite. C'est la corde sur laquelle l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) jouait un air en proposant une résolution qui a eu pour résultat l'adoption unanime du principe d'une marine canadienne par la Chambre des communes, le 29 mars 1909. Qu'est-il arrivé depuis? Pourquoi a-t-on fait volte-face sur cette question? Comment se fait-il que les sentiments et les principes qui étaient si chers aux cœurs des honorables membres de l'opposition en 1909 ont été dispersés à tous les vents et que le nouveau programme d'une contribution a été adopté depuis? On dira probablement que cela est dû à l'urgence qui a surgi depuis deux ans en ce qui concerne les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne. J'ai une réponse à cela dans une lettre écrite au "Montreal Star" par M. C. H. Cahan, autrefois de la Nouvelle-Ecosse et maintenant de Montréal. M. Cahan était en faveur de la protection de notre commerce en 1909, alors que les honorables députés étaient aussi en faveur de cette protection. Les choses ont changé, mais il ne voit aucune raison pour un changement. M. Cahan est un membre dévoué du parti conservateur et qui est aujourd'hui bien noté dans son parti. Il a donné au public ses vues sur la question de savoir s'il y a ou non justification pour l'extraordinaire programme que les honorables membres de la droite appuient avec tant d'enthousiasme.

Une question très sérieuse est impliquée dans cette proposition du Gouvernement. On a déclaré qu'un rapprochement s'était produit entre l'Angleterre et l'Allemagne. La course effrénée ayant pour but de se surpasser l'une l'autre en fait d'armement naval semble avoir ouvert les yeux aux pouvoirs dirigeants dans les deux pays, et

ils semblent disposés à mettre fin à la rivalité qui a causé tant d'inquiétude dans toutes les chancelleries d'Europe depuis les derniers quatre ou cinq ans.

J'ai ici dans le "Citizen", de ce matin, un article reproduit du "Daily News & Leader", de Londres. Comme il semble avoir une portée très directe sur la question qui nous est soumise, je vais le lire. Il est comme suit:

L'urgence navale est-elle passée?
Daily News and Leader de Londres.

Depuis quelques mois il y a eu un désir de bonne entente et c'est là la moitié de la bataille. . . . Avec la volonté de coopérer et avec l'occasion de coopérer, rien autre chose qu'une extrême stupidité pourrait empêcher les gouvernements de l'Angleterre et de l'Allemagne de se rapprocher.

Le discours de l'amiral von Tirpitz, si nous l'avons bien compris n'a pas été moins important que celui de son collègue..... Il dit que, comme chef de la marine allemande, il n'a aucune objection à la proportion entre les flottes anglaises et allemandes proposée par M. Churchill, soit de 16 à 10. Cette déclaration implique d'abord un renouvellement de la déclaration de l'Allemagne à l'effet qu'elle ne désire pas contester la suprématie maritime de l'Angleterre. En second lieu, c'est une déclaration toute nouvelle à l'effet que la proportion de 10 à 16 assure à l'Allemagne le pouvoir défensif qu'elle désire avoir. Il n'y a qu'une seule difficulté réelle—celle qui est créée par les dreadnoughts coloniaux. Si les dreadnoughts coloniaux doivent être directement ajoutés à la flotte britannique, s'ils doivent être disponibles et servir précisément aux mêmes fins que les navires construits avec l'argent britannique, alors nous ne pouvons guère trouver à redire si l'Allemagne considère qu'ils élèvent la proportion au-dessus de 16 à 10. La conséquence naturelle serait que l'Allemagne construirait un plus grand nombre de navires pour ramener la proportion de 16 à 10.

Nous avons à maintes reprises insisté sur le fait que s'il nous faut équiper et entretenir les navires coloniaux sans une réduction correspondante dans notre propre programme, cette aide coloniale impose un nouveau fardeau au contribuable britannique. Si, en outre, nous obligeons l'Allemagne à adopter de nouvelles lois navales et à faire revivre une concurrence qu'elle promet de faire disparaître, alors on admettra que la politique consistant à compter les navires coloniaux ajoutés à la flotte impériale comme devant être en dehors du programme britannique est une politique très coûteuse. . . Nous devrions décourager les cadeaux à la marine britannique.

Le peuple du Canada nous demande si cette première contribution doit être la dernière que nous ferons pour soutenir et appuyer la marine britannique. J'ai ici une déclaration faite par M. Monk, ex-ministre des Travaux publics, dans les journaux d'hier, discutant cet aspect particulier de la question de savoir si la contribution devra être continuée ou si ce doit être notre dernière contribution pour venir en aide à la défense impériale:

Le projet de M. Borden avait en vue une aide immédiate, une aide d'urgence aux armements navals britanniques, la question d'un programme naval permanent étant apparemment réservé pour être ultérieurement décidée par le peuple lorsque ce programme serait présenté.

Naturellement, il est difficile de dire d'une pareille contribution qu'elle n'aura pas un caractère permanent. Si, par exemple, des circonstances identiques se présentaient, l'on s'attendrait à ce que le Canada adoptât une ligne de conduite semblable. Si, par exemple, l'Allemagne augmentait encore son programme naval, en conséquence de notre contribution, il semblerait convenable que nous nous en occupions. On attendrait cela de notre part.

C'est certainement là une conclusion logique à t'rer du programme du Gouvernement. Notre contribution de trois dreadnoughts à l'effectif naval de l'Angleterre détruit la proportion entre la marine de la Grande-Bretagne et celle de l'Allemagne. Jusqu'à présent, lorsque l'Allemagne mettait un nouveau dreadnought sur le chantier, les pessimistes signalaient ce fait comme un acte d'agression contre la Grande-Bretagne. Mais lorsque l'amirauté britannique accepte le cadeau de trois dreadnoughts du modèle le plus puissant qui soit connu, elle devient l'agresseur et c'est elle qui menace l'Allemagne. Ainsi, s'ils veulent maintenir leur position relative parmi les puissances navales du monde, les Allemands devront ajouter à leur marine des bâtiments devant contrebalancer les dreadnoughts que le Gouvernement a la générosité de présenter à la marine impériale. Ainsi, comme le dit M. Monk, l'Allemagne sera obligée de construire trois autres dreadnoughts. D'ou viendra l'argent? Le premier ministre doit voir qu'après avoir fourni trois dreadnoughts à la Grande-Bretagne, ce qui a eu pour résultat d'augmenter de $3,000,000 par année le fardeau du contribuable britannique obligé d'entretenir ces navires, il sera forcé de causer encore des ennuis et des mécontentements aux salariés de là-bas en devenant responsable du fait que l'Allemagne augmentera sa flotte.

Le Canada ne pourra faire autre chose que de puiser de nouveau dans le trésor et de fournir encore trois dreadnoughts afin de maintenir la proportion entre les marines anglaise et allemande.

Il y a une autre particularité encore plus sujette à objection que toutes celles dont j'ai parlé. Il y a quelques jours, le premier ministre a déclaré que ces dreadnoughts appartiendraient au Canada. D'abord on nous a dit que les dreadnoughts seraient présentés à la Grande-Bretagne, et que nous n'aurions plus aucun titre à ces

navires. Mais le nouveau programme énoncé à la Chambre par le premier ministre a donné naissance à une nouvelle menace contre la paix et le bien-être du peuple canadien. Nous savons que si deux nations sont en guerre, une nation non belligérante est à l'abri des attaques de la part des nations en guerre à moins qu'un navire de la nation non belligérante porte ce que l'on nomme contrebande de guerre. Si la France et l'Allemagne étaient en guerre, les navires de l'Angleterre seraient à l'abri des attaques, à moins que des navires britanniques ne transportassent des munitions à la base établie par l'une des nations aux prises.

Alors, dans quelle position sommes-nous? Trois navires de guerre canadiens seront dans la ligne de bataille—les trois navires les plus puissants que la science puisse construire et que l'argent puisse acheter, comme on nous l'a dit. Ces trois navires de guerre portent sur eux la marque qui les désigne comme appartenant au Canada. Ils seront dans la ligne de bataille, répandant le carnage chez la nation en guerre avec l'Angleterre. N'est-ce pas là une cause d'attaque plus aggravante que d'avoir de nos navires portant de la contrebande de guerre? Si l'Allemagne constate que le Canada est sorti de chez lui pour aligner trois navires contre elle, l'Allemagne usera de représailles, et le Canada pourra se trouver attaqué sans aucun moyen de se défendre, parce que ses navires seront dans la mer du Nord.

(A six heures la Chambre rentre en séance générale et monsieur l'Orateur prononce la suspension des débats).

Reprise de la séance.

La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

M. KYTE: Avant la suspension de la séance à six heures, je disais, en me basant sur la déclaration du premier ministre, que le gouvernement canadien serait le propriétaire de ses navires, qu'il les prêterait à l'Angleterre, laquelle les lui rendrait dès que nous serions prêts à les recevoir. Je faisais remarquer qu'une nation qui permet à ses navires de transporter de la contrebande de guerre s'expose elle-même aux représailles de l'un des belligérants. Mais ces trois dreadnoughts que l'on veut construire aux frais du gouvernement canadien et qui seront sa propriété, prendront part aux batailles, ce qui pourra avoir un effet beaucoup plus sérieux que de transporter des munitions de guerre et nous exposera à l'hostilité de l'un des belligérants. Conséquemment, si la guerre était déclarée entre l'Angleterre et l'Allemagne cette dernière aurait droit de se plaindre du Canada s'il fournit ses navires de guerre, et elle pourrait envoyer une partie de son escadre de l'autre côté de l'Atlantique afin de se venger sur nos côtes, pendant que les seuls navires de guerre que nous posséderions seraient engagés dans la mer du Nord. Nous n'aurions ni croiseurs, ni torpilleurs, rien pour nous protéger contre les résultats d'un acte de folie que nous aurons nous-mêmes commis en provoquant l'hostilité d'une nation qui autrement ne nous aurait pas molestés. C'est une question très sérieuse, et si le Canada doit construire lui-même ses navires de guerre, ce devrait être pour protéger nos côtes. C'était la politique unanimement adoptée par les deux partis dans cette Chambre en 1909.

Un honorable député de la droite a voulu chercher un précédent pour ce don de $35,000,000, ou le don de ces trois navires de guerre, et le seul précédent qu'il a trouvé a été le don en argent fait à la ville de San-Francisco, lorsqu'il y a quelques années cette ville a été détruite par un tremblement de terre. Cela me rappelle que lorsque Disraeli était chef de l'opposition dans le parlement anglais, il avait habitude de dire que Peel appuyait toujours ses grands projets sur de petits précédents, et qu'il ne parlait jamais de locomotive sans commencer par la théière. Mes honorables amis de la droite semblent vouloir invoquer, dans cette proposition extraordinaire, le précédent de la théière.

Au sujet du prix que la politique du Gouvernement coûtera à l'Angleterre, je dirai que ce n'est pas aider à l'Angleterre que d'ajouter au nombre de ses dreadnoughts, mais, au contraire, c'est augmenter le fardeau du contribuable anglais en lui faisant payer $3,000,000 de plus par année. Cette politique obligera l'Angleterre à trouver des équipages pour ces navires, parce que nous ne lui donnons que des navires vides. On demande donc au contribuable canadien de payer cette somme qui ne donnera aucun soulagement équivalent au contribuable anglais. Je voudrais que le Gouvernement adoptât une politique qui donnerait certains avantages au peuple du Canada et de l'Empire. Il n'est pas juste de dépenser cet argent de la manière que l'honorable premier ministre le propose. Nous voulons y amener des immigrants et nous dépensons de fortes sommes pour peupler nos vastes prairies. Nos villes grandissent et la population du pays augmente d'année en année. Il n'y a pas de raison d'envoyer cet argent en Angleterre et de laisser souffrir notre pays, et il me ferait peine de croire que la lutte que nous faisons à ce projet n'aurait pas pour objet de faire dépenser cet argent d'une façon qui rapporterait des avantages au Canada.

M. McCRANEY: Monsieur le président, la défense navale est devenue surtout une question de grande actualité lorsque, au commencement de 1909, l'honorable ministre du Commerce (M. Foster), alors député

de Toronto-nord, a proposé une résolution touchant cette question. Si mes honorables collègues dans cette Chambre veulent bien parcourir les journaux du mois de mars 1909 et se rappeler la discussion qui a eu lieu sur cette résolution, ils découvriront que la peur de la guerre, cette année-là, a commencé huit ou dix jours avant le dépôt de la résolution sur le bureau de la Chambre. Cette résolution était apparemment le fruit des discussions qui avaient eu lieu à la conférence coloniale. Cependant, lorsque la Chambre en fut saisie, il existait en Angleterre une panique qui avait été causée par la divulgation des préparatifs et du programme navals de l'Allemagne. Si jamais il y eut un temps où nous aurions été en droit de changer notre politique comme le voulait le ministre du Commerce, c'était bien lorsque survint ce nouvel état de choses, et après qu'il eût donné avis de sa résolution. Cependant, lorsque le débat s'engagea sur la résolution du ministre du Commerce, celui-ci ne crut pas qu'il était désirable d'en changer les termes et il s'efforça de démontrer à cette Chambre qu'elle suffisait à toute éventualité qui pourrait survenir dans les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne. La Chambre discuta la résolution du ministre du Commerce, et celle-ci fut modifiée à la demande du Gouvernement, avec le concours de l'honorable chef de l'opposition d'alors, le très honorable premier ministre d'aujourd'hui. La résolution, qui fut adoptée unanimement, fut acceptée comme politique et programme de ce Parlement du consentement des deux partis.

La différence dans la politique des deux partis est aujourd'hui bien grande. Nos honorables adversaires pourraient dire peut-être: Nous avons compris que cette résolution, adoptée unanimement, voulait dire une chose, tandis que vous avez compris qu'elle en voulait dire une autre. Si cette fausse interprétation reposait sur des bases raisonnables, on pourrait expliquer la différence d'aujourd'hui entre les deux partis dans cette Chambre. Mais si l'on se reporte à l'histoire politique de l'année 1909, on verra que si nos amis de la droite, le parti conservateur, donnaient à la résolution un sens différent que lui donnait l'ancien Gouvernement, l'opposition d'alors ne l'a pas dit, et le premier ministre actuel a fait à Londres cette année-là, et plus tard dans sa propre ville d'Halifax, des déclarations qui indiquent qu'il comprenait la résolution de la même manière que l'ont comprise les deux partis dans cette Chambre et dans le pays.

Je ne me propose pas d'occuper beaucoup le temps de cette Chambre à lire de longs extraits, mais je voudrais citer un court extrait d'un discours qui a été prononcé par le très honorable premier ministre lorsqu'il était à Londres en juillet 1909 à un banquet qui a eu lieu le jour de la Confédération. C'est la première explication donnée par le très honorable premier ministre à la population d'Angleterre de la portée de cette résolution, et de l'appui qu'il lui donnait:

> On a trouvé un peu étrange dans les Iles Britanniques que le Canada n'eût pas, soit par voix de résolution, soit par un discours du premier ministre, fait l'offre d'un, deux ou trois dreadnoughts.
>
> Bien que les termes de la résolution qui a été adoptée ne parussent pas, à cette époque, aussi expressifs que l'aurait été l'offre d'un ou deux dreadnoughts, cependant cette résolution énonçait l'adoption pour le Canada d'une politique permanente qui devra rendre des services plus pratiques que l'offre de dreadnoughts.

Lorsque le très honorable premier ministre parlait ainsi à Londres, il avait en vue la résolution adoptée par la Chambre en 1909, mais lorsqu'il a été appelé à donner suite à cette résolution en 1910, des différences d'opinions ont surgi, bien qu'elles ne fussent pas aussi tranchées qu'aujourd'hui. On critiquait la politique du Gouvernement parce qu'elle n'offrait que ce qu'on appelait une marine de fer-blanc. On prétendait que nous ne dépensions pas assez d'argent et que cette politique ne donnerait pas au pays la protection nécessaire. J'en conclus que nos honorables amis de la droite auraient voulu que l'on dépensât plus d'argent. La proposition de l'amirauté à cette époque était que le Canada et l'Australie devraient assumer la tâche de protéger les intérêts britanniques dans l'océan Pacifique, mais le Gouvernement d'alors ne croyait pas qu'une flotte sur l'océan Pacifique serait utile pour la défense du Canada, vu que nous avions une côte sur l'Atlantique comme sur le Pacifique.

L'opposition d'alors aurait pu avec certain semblant de raison critiquer cette politique, et je crois qu'elle l'a fait, en disant qu'il nous fallait une flotte sur chaque océan. Certains libéraux croyaient que le Gouvernement aurait dû adopter cette politique, mais je dois dire que si notre honorable chef n'avait pas agi comme il a agi alors, nous ne discuterions pas aujourd'hui cette question, parce que l'on n'aurait pas pu faire l'éducation du peuple et l'amener à porter intérêt à la question.

On a critiqué aussi la politique de l'ancien Gouvernement au sujet du contrôle de la flotte en temps de guerre. Les libéraux prétendaient que la flotte canadienne devait être sous le contrôle du Gouvernement canadien.

Il nous faut tenir pour vrai que, dès que l'empire est en guerre, nous sommes en guerre, et il me semble que des navires construits sous la direction du gouvernement canadien devraient, ou prendre part à la bataille ou se tenir sur la défensive.

Ce que l'opposition conservatrice voulait, c'est que la flotte canadienne tombât automatiquement sous le direction de l'amirauté anglaise, qu'à cette direction le gouvernement du Canada eût part, et que, à l'occasion, nous puissions dire aux autorités impériales: "Voici une chose que nous n'approuvons pas". Cette idée est devenue la base de la présente politique navale, et cette politique dépendrait de la somme d'influence exercée par le premier ministre ou par le Parlement canadien sur la conduite des affaires de l'empire. Cette question de représentation se présente toujours à l'esprit du moment qu'il s'agit d'impôt, et je ne vois pas pourquoi demander à être représenté dans un corps qui ne nous demande rien à payer. Dans l'état de nos rapports avec le gouvernement anglais, le gouvernement canadien a aujourd'hui, je crois, accès à tous les renseignements que possède le gouvernement anglais relativement aux affaires étrangères, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement canadien désirerait augmenter ces rapports en imposant à ce pays-ci l'obligation non seulement de payer, mais de conseiller. Il n'est pas de corps représentatif sans pouvoir exécutif et le comité impérial de la défense nous représente, je crois, autant que nous pouvons le désirer. Il a été calculé, et ce calcul, je crois, est exact, que, dans un corps de cette nature, le peuple canadien aurait une représentation de moins du dixième. De quelle utilité serait pour le Canada une aussi faible représentation? Quel degré d'influence une telle minorité pourrait-elle exercer? Si l'Australie, représentée par moins d'un dixième, allait demander au comité de prendre telle ou telle mesure et que les représentants des autres colonies s'y opposeraient, qu'en résulterait-il? Que nous ayons ou que nous n'ayons pas une marine de guerre en propre, le Canada, je crois, n'a que faire d'être représenté dans le conseil impérial. Au cas d'une guerre, quelle serait dans l'empire notre situation si nous avions une flotte à nous? Je crois que notre attitude serait une attitude de confiance absolue dans le patriotisme, l'habileté et la prudence de ces hommes d'Etat anglais qui président aux destinées de la Grande-Bretagne et de l'empire en général.

Il s'est produit un changement dans l'attitude des membres du cabinet depuis le temps où les conservateurs votaient avec nous sur la résolution de 1909. Lorsque le 5 décembre dernier, le premier ministre présentait à la Chambre sa proposition, il nous a donné à penser qu'elle était de nature transitoire et qu'il lui était loisible d'adopter toute politique qui pourrait lui paraître désirable: soit celle d'une flotte obéissant à la direction de l'amirauté, soit une marine de guerre canadienne, comme le voulait la résolution de 1909. Même depuis que cette discussion est commencée, il est survenu, je crois, un changement dans l'esprit de plusieurs. Plusieurs de nos amis de la droite étaient d'abord, je suis sûr, convaincus qu'en dernier ressort, nous pourrions avoir une marine de guerre canadienne, et c'est ce que j'ai pensé. Je suis prêt à juger de l'avenir de cette politique par les opinions qu'ont exprimées les partisans du ministère. Je regrette que le premier ministre n'ait pas le 5 décembre, comme il a fait vendredi dernier, annoncé clairement que nous n'aurions pas de marine canadienne, puisque cela aurait grandement simplifié la discussion de cette affaire.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a montré par des chiffres que notre dette envers la mère patrie s'élève à près de 110 millions, somme dépensée au cours des cinquante ou soixante dernières années pour la défense de ce pays. D'autre part, le premier ministre assure que cette somme approcherait de 400 millions mais on ne saurait, dans tous les cas, prétendre que nous nous acquittons de cette dette en offrant à la mère patrie des vaisseaux qui lui serviront pendant cinq ou six ans et qu'ils nous remettront alors. On songe, je crois, à une renonciation probable de tout contrôle sur ces vaisseaux en faveur de la mère patrie.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a clairement énoncé son opinion sur cette affaire, et cette opinion est conforme à ce que je viens de dire. Des membres de la droite toutefois—je parle du député d'Ontario-nord (M. Sharpe)—n'ont pas été de cet avis. Il a déclaré qu'en définitive le Canada aurait sa marine de guerre. Dès que l'honorable député d'Ontario-nord eut terminé son discours, le débat, en ce qui concerne les membres de la droite, s'est trouvé à peu près clos; il y avait péril à permettre que d'autres ministériels exprimassent des opinions comme celle qu'avait exprimée l'honorable député d'Ontario-nord. Je ferais pareillement observer à mon honorable ami qu'après son discours sur la loi des banques, la discussion a été interrompue. Mon honorable ami d'Ontario-nord a le talent de mettre des obstacles au fonctionnement de la machine gouvernementale. Pour un membre de la droite, il émet des opinions bien personnelles. Je suis sûr que souvent il désirerait passer de ce côté-ci. Nous sommes en effet plus à l'aise pour dire notre pensée qu'au temps où nous étions de l'autre côté. Beaucoup d'autres que mon honorable ami d'Ontario-nord aimeraient avoir la même liberté d'exprimer leur opinion qu'ils avaient il y a quelques années. Mon honorable ami d'Ontario-nord a été le seul des membres de la droite à émettre l'idée que nous pourrions bien tout de même avoir une marine

canadienne, comme l'avait fait entendre le premier ministre au commencement du débat. Le premier ministre avait dit, en effet, entre autres choses, que quelques-uns des moindres navires seraient construits dans ce pays-ci, mais que les plus gros le seraient en Angleterre. Lorsque, il y a quelques années, était annoncée la politique de libre-échange des unionistes et qu'il était question d'un tarif de faveur pour les produits du Canada sur le marché anglais, les unionistes ont déclaré que cette faveur nous serait faite si les manufacturiers canadiens se restreignaient à certaines fabrications, abandonnant aux manufacturiers anglais certaines autres. Les deux propositions ont un air de parenté et semblent venir de la même source. Ni l'une ni l'autre ne paraîtra acceptable à nos populations.

En parcourant le mémoire de l'amirauté, on constate que la situation que l'on y décrit est grave et présente un caractère de permanence; ce n'est pas toutefois une situation extraordinaire, et rien n'y fait pressentir une crise. Les choses étant à l'état permanent, ce sont des mesures durables qu'il y faut. Ces mesures durables, mon honorable ami y pourvoit. Il a lancé l'idée d'une marine unique. Or, sur cette idée, l'attention du peuple de ce pays n'y a jamais été appelée. La seule qui ait été soumise aux électeurs canadiens, ç'a été l'idée d'une marine canadienne qui a eu l'appui de la députation en général, et, si le Gouvernement s'engage dans une entreprise autre que celle-là, il est tenu à consulter le peuple, dès que sa politique présente un caractère de permanence. L'amirauté nous demande de porter remède à l'état de choses grave qu'elle nous révèle dans son mémoire. Le même parti qu'en 1912 était au pouvoir en 1909, en Angleterre, année où le gouvernement libéral de ce jour-là s'est fait remettre par l'amirauté un semblable compte rendu. Il semble que, dans l'intervalle, les idées de celle-ci aient subi une modification; mais il n'en est rien: L'amirauté n'a pas changé, tout comme la situation. Le seul changement survenu, ç'a été dans le cabinet d'Ottawa. D'aucuns parlent comme si l'amirauté nous présentait un programme qu'il nous faudrait nécessairement remplir. Ce n'est pas là l'idée que je me fais de celle-ci, non plus que du gouvernement anglais. Lorsque c'est le gouvernement anglais que fournit les fonds, il est juste qu'il nous dise comment les dépenser; mais quand c'est nous qui les fournissons, le devoir du gouvernement anglais et de l'amirauté est d'accepter les vues du Gouvernement du jour et de rendre leurs propositions conformes à ces vues. C'est ce qu'ils ont fait lorsque l'ancien gouvernement libéral leur a demandé des conseils, et je pense qu'il en a été de même de mon très honorable ami. Dans les deux cas, l'amirauté a su ce que le Gouvernement avait l'intention de faire, et sa réponse a été préparée en vue de se rendre au désir du Gouvernement. Les réponses que l'amirauté a données à la présente administration sont celles que cette dernière a voulu se faire donner. Mon honorable ami de Russell (M. Murphy) a dit que la décision du Gouvernement avait apparemment été prise avant qu'il eût reçu le mémoire de l'amirauté. S'il en était autrement, nos amis de la droite auraient en hâte relevé une assertion aussi grave que celle-là. Deux autres députés ont émis l'opinion que la présente mesure était le commencement d'une politique permanente. Ce sont l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean) et l'honorable député de Queen-et-Sudbury (M. H. H. McLean), Tous les deux sont d'avis, comme l'est l'honorable député d'Ontario-nord, qu'il devrait être créé une marine canadienne. L'un et l'autre cependant appuient le Gouvernement du jour dans cette affaire. D'après la discussion qui a eu lieu depuis, je crains que tous les trois ne soient cruellement déçus.

Mon honorable ami le ministre des Postes s'est servi au cours de ce débat d'un argument qui montrait bien que l'idée d'une marine canadienne n'entre pas dans son esprit. Nous ne pouvons, a-t-il dit, offrir dans ce pays-ci des salaires faits pour séduire des matelots. Un marin qui, en temps de paix, s'engage dans le service naval ne le fait pas par ce que l'on pourrait appeler des motifs purement patriotiques. La carrière de marin est comme toute autre carrière: elle attire dans la mesure où les salaires qu'elle commande dépassent ceux que l'on trouve ailleurs. Les jeunes gens entreront dans le service naval quand la solde sera en proportion de celle que procurent d'autres occupations. Il faut aussi que l'engagement ait quelque durée. Depuis l'entrée en fonction du ministère actuel, depuis que la flotte est tournée en dérision, il n'a guère été donné d'encouragement à ceux qui désirent une occupation honnêtement rétribuée et qui dure la vie. Les occasions ne manquent pas au Canada de s'assurer un emploi où il soit possible de récolter un profit plus considérable que dans le vieux monde. Tout artisan gagne ici plus d'argent qu'il ne le ferait en Angleterre, et il peut aussi économiser davantage. Je ne conçois pas que dans ce pays-ci il faille avouer un acharnement tel à accumuler des fonds que, sur nos excédents, nous hésitions à prendre de quoi rémunérer suffisamment ceux qui sont prêts à entrer dans le service naval. Des gens à qui incombe la responsabilité de la chose publique refuseront de payer un plus haut prix à nos marins par cela que le matelot anglais se contente d'un salaire qui, à nous, semble bien bas. Nous pouvons faire mieux ici puisque chacun y gagne un revenu plus considérable que ne

le peuvent faire dans les vieux pays ceux qui se livrent à de mêmes occupations.

Nous devrions donc consentir à prendre sur nos plus grands profits une somme suffisante pour amener dans notre service ceux qui composeront les équipages de nos navires et défendront notre pays. Il y a un autre aspect qui me frappe. Cette question de notre politique navale est devant la Chambre depuis quatre ans. Le 29 mars 1909, nous la discutions. Je n'ai aucun doute que nous la discuterons le 29 mars de cette année, de sorte que quatre ans se seront écoulés. Si quelqu'un s'imagine qu'il soit possible pour un grand parti de ce pays d'avoir cette question devant lui depuis quatre ans et que depuis un an et demi qu'il est au pouvoir dans ce pays, il ne sache pas encore ce qu'il veut, l'on doit penser que le Gouvernement cache beaucoup de choses. Si depuis quatre ans, il ne sait pas ce que sera sa politique probable, il se peut qu'il ne le saura jamais. Il me serait très difficile de convaincre qui que ce soit qu'il y a quatre ans nous en sommes arrivés à la résolution de mars 1909, et que ce Gouvernement, après avoir passé un an et demi au pouvoir, ne connaît pas sa politique définitive. Je ne pense pas que le peuple dans ma partie du pays croirait la chose possible. Mon très honorable ami ne déclare-t-il pas expressément, ainsi qu'il l'a déclaré implicitement, que la seule politique navale est sa politique? C'est parce qu'on le met en présence de sa propre promesse qu'il obtiendrait une expression de l'opinion du peuple de ce pays avant de la formuler. S'il a fait cette déclaration expresse, il devrait présenter un bill de remaniement des comtés et dissoudre le Parlement.

Dans les propositions qui ont été présentées à la Chambre, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, on expose l'idée que nous pourrions avoir une marine canadienne. A qui expose-t-on cela? Je suis convaincu qu'il n'est pas nécessaire d'exposer cela au parti libéral.

Nous formulerons notre propre politique, et nous n'avons pas besoin de la prendre de l'autre côté de la Chambre. Elle est exposée là pour leurs propres amis; elle n'est pas exposée pour nous, et c'est un indice qu'une section considérable du parti conservateur désire avoir une marine canadienne. Mais lorsque j'examine cette Chambre ce n'est pas l'opinion que j'ai. Ici, leurs déclarations sont en faveur de l'idée d'une marine, mais ils ont promis que le peuple du Canada posséderait ces navires en son propre nom, parce qu'ils veulent avoir recours à la décision de quelqu'un et ce n'est pas à notre côté de la Chambre. J'ai vu dans l'" Ottawa Citizen," il y a environ une semaine, une explication de l'attitude de l'amiral allemand von Tirpitz sur cette question, à l'effet qu'elle était attribuable

M. McCRANEY.

à la politique de ce gouvernement de fournir trois dreadnoughts. Comme vous le savez, l'amiral Tirpitz s'est déclaré satisfait de la proportion de dix dreadnoughts allemands à seize dreadnoughts anglais, et elle a été avancée par cet écrivain qui a envoyé la dépêche au " Citizen " et qui signe " Dawson " et dont les dépêches sont évidemment très sympathiques au parti conservateur, que ce changement d'attitude de l'Allemagne était dû à l'action de ce Gouvernement. Il n'est pas croyable que l'action de ce Gouvernement en fournissant trois dreadnoughts pour aider la flotte britannique pût avoir un pareil effet. J'aurais cru que l'effet naturel de l'offre de trois dreadnoughts vides à la Grande-Bretagne eût été d'éparpiller ses ressources, d'embarrasser l'amirauté, et de la rendre plus faible en face de l'Allemagne, qu'elle l'était auparavant. Si quelque personne de l'autre côté de la Chambre croit vraiment que la conduite de l'Allemagne a été influencée par cette politique de fournir trois dreadnoughts, alors s'ils donnent trois autres dreadnoughts il n'y a pas de raison de n'en pas arriver à la paix universelle. La chose est soit trop grande soit trop petite. Si l'argument vaut quelque chose, s'il y a eu quelqu'effet moral sur l'Allemagne, sous forme de réduction de son programme, alors je dis que cette politique devrait être continuée, et que nous avons été loin d'en faire assez dans ce sens.

Nous avons devant nous une proposition de dépenser la somme de $35,000,000, et supposant que ce soit là toute la politique que nous avons devant nous, il me semble que la dépense de cette somme doit comporter quelques résultats très permanents. $35,000,000 représentent presque le revenu entier du Canada lorsque le parti conservateur a quitté le pouvoir en 1896. Si quelque personne pense que vous pouvez dépenser $35,000,000 sans obtenir quelques résultats très permanents, la chose serait faite avec un gaspillage et un manque de soins dont j'oserais à peine accuser ce Gouvernement. La dépense d'une si forte somme d'argent en ce moment, en vue du fait qu'il n'existe pas de circonstances aujourd'hui qui justifieraient la dépense d'une pareille somme, si non pour une politique permanente, est une question qui devrait être soumise au peuple de ce pays. J'ai devant moi un numéro du "Toronto News" du 21 février 1913, et il contient une discussion des moyens dont se servent les amis du Gouvernement pour préconiser leur politique. Le moyen dont on se sert est la crainte, le manque de confiance dans les ressources présentes de l'empire britannique. J'espère qu'aucun honorable député ne dira que nous, de notre côté de la Chambre, les mettons dans une fausse posture. Je trouve que cette caricature, qui est destinée à servir d'argument est intitulée "trop tard". Elle représente dans

le lointain de l'arrière-plan la fumée sortant évidemment de quelques navires de guerre. Je suppose que la rive la plus rapprochée est celle de la Grande-Bretagne, et au premier plan se trouve un lion britannique, non pas dominant, non pas le lion britannique comme nous le comprenons, mais le lion britannique abattu par la défaite. On ne porterait pas grande attention aux caricatures, si on les considérait seulement comme une farce. Mais comme la presse sert à disséminer l'opinion publique, et à cultiver l'opinion publique, de même, la caricature est employée aujourd'hui pour présenter les arguments les plus convaincants, et cet argument que je viens de citer montre le caractère de la campagne qui se fait dans la presse conservatrice.

Dans la partie du pays dont je viens, le centre ouest du Canada, nous avons un pays neuf dont les ressources sont jusqu'à présent intactes, et qui peut contenir une forte population. Celle qui s'y trouve maintenant est venue de toutes les parties du globe. Nous avons des Canadiens des provinces de l'Est et de l'Ontario. Nous les considérons comme nos meilleurs citoyens, et je suis vraiment très fier de dire que la direction de notre Ouest canadien se trouve entre les mains de jeunes gens venus de l'Est du Canada. Tant que la direction restera en pareilles mains, je n'ai aucune crainte pour l'avenir. Nous avons aussi trois colonies de la province de Québec, et nous avons quelques personnes venant de la vieille France. Dans mon propre comté, il y a beaucoup de gens venant du sud de la Russie; il y en a un bon nombre d'Allemagne. Lorsqu'ils arrivent ici en qualité d'immigrants, ils ont peut-être beaucoup à apprendre de nos modes d'agriculture, mais il n'y a de peuple plus frugal, plus industrieux, plus paisible et plus digne de confiance que les Allemands de l'Ouest canadien. Je suis convaincu que tout argument présenté à ces gens et basé sur l'antipathie envers les descendants de leurs ancêtres communs ne trouverait aucune sympathie dans leurs cœurs. Dans mon comté, il y a aussi un bon nombre d'Américains du nord des Etats-Unis. J'ai été très heureux de trouver que parmi ces gens, qui sont venus à nous du nord du Dakota et du nord du Minnesota, s'en trouvait un bon nombre dont les pères avaient quitté l'Ontario de bonne heure dans les quatre-vingts. Lorsque je rencontre quelqu'un qui me dit venir du Dakota-nord, ou du nord du Minnesota, je lui demande ordinairement si son père ne venait pas de l'ouest de l'Ontario, et maintes et maintes fois, j'ai trouvé que tel était le cas. Quelques-uns d'entre eux, je suis peiné de le dire, avaient habité si longtemps les Etats-Unis, qu'au début, ils ne s'appelaient pas des Canadiens, et il faut leur poser une ou deux questions pour découvrir au juste de quelle partie de l'ouest de l'Ontario ils viennent. J'ai souvent été peiné que nous ayons perdu ces gens dans les premières années de 1880. Nous avons repris quelques-uns de leurs fils et de leurs filles, mais dans tout le nord des Etats-Unis, il y a une forte population, et des meilleures, qui est composée de descendants de ceux qui ont quitté l'Ontario dans leur bas âge à cause des malheureuses conditions qui existaient à cette époque. Plus au sud dans mon comté, nous avons une forte population de norvégiens, des hommes qui se sont livrés à l'agriculture et qui sont devenus les meilleurs parmi nos cultivateurs. Je me rappelle que lorsque nous parlions du traité avec les Antilles, et que nous leur disions combien de boisseaux de blé nous y exportions, l'un d'eux à dit: j'en cultive autant que cela moi-même. Un bon nombre de ces gens ont été marins et pêcheurs dans la mer du Nord. Je n'aimerais pas aller leur dire que nous devons dépenser $35,000,000 pour trois dreadnoughts parce que nous avons peur de l'Allemagne, et, si je le faisais, je suis convaincu qu'ils ne me croieraient pas. Nous avons un noble pays et un peuple plein d'espoir. Nous tâchons de les souder en un seul peuple canadien. Nous avons eu une certaine mesure de succès qui est surprenante et tout à fait agréable. Nous développons un fort et sain sentiment national, c'est un sentiment canadien, et c'est un sentiment que nous désirons cultiver parce que nous voulons leur faire comprendre que le Canada est leur patrie. Lorsque nous leur faisons comprendre que le Canada est leur patrie, il n'est pas très difficile de leur faire comprendre qu'ils trouveront dans l'histoire de ce pays que les relations du Canada ont toujours été des plus satisfaisantes avec la mère patrie. Je crois que tous ces gens sont capables de devenir non seulement des Canadiens, mais de comprendre que la destinée du Canada doit toujours être de rester intimement lié à l'empire britannique.

Mais, tout en vous décrivant ce peuple, ce n'en est pas un qui se laisserait influencer par l'espèce d'argument dont se sert aujourd'hui le Gouvernement. Ce n'est pas un peuple qui croira que lorsqu'il y aura une bataille dans la mer du Nord, le lion britannique devra mourir. C'est un peuple plein d'espoir et qui se développera par les méthodes qu'il poursuit aujourd'hui. Je ne doute pas, monsieur le président, que lorsque ces gens seront appelés à décider la question entre la proposition du Gouvernement et celle de l'opposition que l'argent que nous dépensons doit être dépensé pour des navires qui doivent être possédés, contrôlés et munis d'équipages par nous-mêmes, et que la dépense de cet argent devra avoir pour résultat l'établissement de chantiers de construction de navires et autres

industries alliées, notre population de l'Ouest à tout événement appuiera presque à l'unanimité la politique préconisée par mon très honorable ami le chef de l'opposition.

M. SINCLAIR: Monsieur le président, le Gouvernement semble avoir abdiqué ses fonctions. En regardant de l'autre côté de la Chambre, je vois que le siège du capitaine du navire, le très honorable premier ministre (M. Borden), est vide. Quand je regarde, à la place du second du navire l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), je la trouve également vide. Quand je jette un coup d'œil sur la chaise du timonier, le ministre des Travaux publics (M. Rogers), je constate qu'elle est occupée, mais pas par lui. Sur les treize membres du cabinet, j'en trouve deux dans la Chambre. Je voudrais pouvoir être en état d'informer le public et lui dire comment le Gouvernement remplit son devoir. On nous soumet une des plus importantes mesures qui aient jamais été présentées au Parlement canadien, non pas tant en raison de l'argent qu'on nous propose de voter qu'en raison des autres faces de cette question, bien que je pense qu'elle comporte la plus grande somme d'argent qui ait été votée en bloc par le Parlement canadien.

Nous essayons d'obtenir des renseignements du Gouvernement. Certains chiffres ont été donnés, hier soir, par le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries, et, en les examinant, nous avons trouvé un grand nombre de différences. Des réponses sont désirées pour un grand nombre de questions, mais quand nous regardons de l'autre côté de la Chambre pour trouver le capitaine et le second du navire, ils ne sont pas à leur banc de quart. Vous pourriez tirer un coup de canon de l'autre côté de la Chambre sans pouvoir atteindre un seul membre de la droite. Cela ne fait pas honneur à l'administration .

Il y a une distinction bien nette entre les deux partis sur cette question. Il y a deux écoles qui pensent différemment sur ce problème naval. Une école croit à la centralisation et que le meilleur système pour le Canada est d'établir une puissance centrale en Angleterre sur laquelle nous n'aurions aucun empire, ni maintenant, ni durant l'existence de la génération actuelle. L'autre école croit en un gouvernement local autonome et je suis fier d'appartenir à cette école.

Quand nous retournons en arrière dans l'histoire du pays et que nous nous rappelons les luttes qui ont eu lieu entre nos aieux et le Family Compact, nous sommes surpris que quelqu'un puisse avoir l'idée de centraliser le pouvoir de l'empire britannique à Londres. C'est toujours la même histoire avec l'Angleterre, non seulement à notre époque, non seulement au Canada, mais dans toutes les possessions anglaises. A l'époque de la révolte des treize colonies, la même question se présenta. Il y avait un parti représenté par lord North, qui favorisait la centralisation, qui favorisait l'idée que toute la puissance de l'empire devait être centralisée en Angleterre, que les colonies devaient être gouvernées depuis l'Angleterre, que les taxes devaient être perçues en Angleterre et ce parti s'est efforcé de faire appliquer ce système. Le représentant de cette école à l'époque, était lord North, de malheureuse mémoire. Il y avait une autre école, même à ce moment qui était représentée par ce grand homme d'Etat, William Pitt. Il avait foi dans le gouvernement local autonome. Il ne voulait pas que les treize colonies américaines fusent taxées et il avait raison. Si les idées de William Pitt avaient triomphé, nous aurions un seul grand pays s'étendant sur ce vaste continent sans qu'on y rencontre un poste de douane. Dans notre pays et à notre époque, le représentant des idées de ce grand homme d'Etat, William Pitt, c'est le leader du parti libéral et le représentant de lord North est le leader du parti conservateur.

On nous propose de voter $35,000,000 pour augmenter immédiatement les forces navales actives de l'empire. La proposition de mon très honorable ami le leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) supprime tous les mots après "dans le but" et elle les remplace par les suivants:

Pour l'organisation rapide d'un service naval canadien, en coopération et en rapports intimes avec la marine impériale.

L'honorable député de Cap-Breton-nord a proposé d'ajouter les mots suivants:

D'après les indications fournies par l'amirauté anglaise, aux conférences impériales de 1907 et de 1909.

A la conférence de 1909, le service naval australien a été le sujet important qu'on a pris en considération. Après plusieurs réunions avec les autorités impériales, une convention a été effectuée au moyen de laquelle l'Australie a entrepris de construire une escadre pour la protection de la côte australienne et pour agir conjointement avec la marine impériale pour les besoins de la défense de l'empire. Le Gouvernement canadien a entrepris de construire des croiseurs cuirassés et d'autres petits navires qu'on devait placer sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique en vue de protéger les côtes canadiennes. On a déclaré et avec raison que le Canada ne se conformait pas à la convention adoptée à l'époque et c'est vraiment humiliant que nos représentants aient accepté il y a quelques années un projet de défense pour les colonies autonomes et que le Canada ait à peu près violé cette convention bien qu'elle ait

été appliquée par la confédération australienne.

En prenant le rapport officiel de la conférence qui a eu lieu en 1907, je trouve à la page 41 un mémorandum présenté par le premier lord de l'amirauté dans lequel je remarque le passage suivant:

Aux endroits où le câble atterrit, il est nécessaire d'établir un petit poste d'infanterie pour empêcher que des dommages soient commis aux extrémités des câbles par des équipages d'embarcations appartenant à un navire envahisseur. Le degré de protection nécessaire est évidemment celui qui entraînera un risque de pertes pour les agresseurs et qu'ils devront calculer pour une entreprise qui, même si elle est heureuse ne causera qu'une interruption temporaire du câble attaqué, pendant que des communications par d'autres lignes utilisables de câbles, dont plusieurs existent maintenant, resteront toujours ouvertes.

Il est très important que nos communications par câble avec l'Angleterre soient maintenues et suffisamment protégées. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, huit ou neuf câbles transatlantiques aboutissent à Canso et ils ne sont pas suffisamment protégés. Il serait très facile à une petite embarcation chargée de marins d'un navire ennemi, de détruire ces câbles et de couper les communications télégraphiques du Canada avec la mère patrie. C'est une question qui a été absolument négligée par l'administration et si l'honorable ministre avait été à son siège, je lui aurais signalé la chose. Je ne doute pas qu'une petite dépense à ce sujet serait très utile car il n'y a que peu d'atterrissages de câbles sur les côtes du Canada.

M. PELLETIER: Les câbles ne m'appartiennent pas.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre dit-il que c'est une raison suffisante pour ne pas leur accorder de protection?

M. PELLETIER: L'honorable député m'a mal compris; je crois que c'est une raison de plus pour qu'ils soient protégés.

M. SINCLAIR: A la page 62 du rapport dont je parle, je trouve le passage suivant:

Les plus grands navires devraient être construits en Angleterre; les autres devraient être construits en Australie. Nous estimons qu'une durée de deux ans sera nécessaire aux constructeurs de navires en Australie pour trouver leur capital, organiser leurs chantiers maritimes, importer l'outillage et instruire leurs ouvriers.

Après ce qu'a dit le premier ministre, qu'il faudrait vingt-cinq ou cinquante ans pour avoir une organisation navale, cette déclaration vaut la peine d'être prise en note.

Nos honorables adversaires ont dit à la Chambre que la construction d'un cuirassé d'escadre était une opération très compliquée et mystérieuse. Je vis dans un centre de constructions maritimes, et par conséquent je sais ce que je dis et ne crains pas de déclarer que la construction de la coque d'un navire est le travail mécanique le plus simple qu'on puisse exécuter. Les honorables députés de la droite disent aussi que c'est beaucoup plus difficile de construire un dreadnought qu'un grand croiseur ordinaire. Je conteste cette déclaration et je prétends qu'il n'y a pas une très grande distinction entre eux, sinon que l'un est plus grand que l'autre et requiert un matériel plus lourd et des plaques blindées plus puissantes, ainsi que des grues plus fortes pour le transport de la machinerie et qu'il est armé de canons de plus gros calibre.

Le premier lord de l'amirauté a dit en 1907 que pour l'Australie où il n'existait aucune entreprise préliminaire, il faudrait seulement deux ans pour établir des chantiers maritimes afin d'être en état de commencer avec succès la construction des navires de guerre et que:

L'instruction des ouvriers peut se faire beaucoup mieux en les envoyant travailler en Angleterre sur les navires commandés. Il pourrait en conséquence être stipulé dans le contrat que les entrepreneurs anglais seront tenus de recevoir un certain nombre d'ouvriers australiens dans leurs chantiers à l'effet de les instruire.

Ce projet a été exécuté. Un certain nombre de jeunes Australiens sont allés sur la Clyde et on en trouve là-bas beaucoup qui travaillent dans les chantiers maritimes. Après avoir appris le métier, ils retournent en Australie, où ils deviennent contremaîtres dans les industries de construction des navires. Le peuple qui se lance dans l'industrie de la construction maritime, s'il désire assurer le succès de l'entreprise, doit bien se rendre compte qu'une somme d'argent fixée sera dépensée pour la construction pendant une certaine période. Le Gouvernement actuel se laisse bercer par cette histoire fantaisiste de petits navires et de bateaux-citernes que le gouvernement impérial lui laisserait construire ici. Aucun nombre n'est fixé ni aucune somme n'est prévue pour payer les dépenses supplémentaires que nécessitera cette construction au pays. Rien n'est fait pour amener au Canada des entreprises de constructions maritimes anglaises. Pour les encourager à venir établir des chantiers au Canada, il faudrait leur offrir quelques avantages et le meilleur que nous pourrions leur accorder serait un certain nombre de navires à construire chaque année. C'est ainsi qu'a débuté en Angleterre l'industrie de la construction des navires en acier. Vers 1860 et en 1870, l'industrie de la construction maritime était dans une mauvaise condition en Angleterre. Il fut un temps où l'amirauté n'avait pas confiance dans les navires en acier; une résolution fameuse fut adoptée par une administration jingo

en Angleterre pour interdire complètement les navires en acier, disant que rien ne valait les vieux navires de bois et que les hommes seraient perdus si on les plaçait dans des navires de fer. On décida que l'amirauté donnerait un grand nombre de commandes aux chantiers maritimes anglais pour des navires de guerre en acier de différentes formes. L'industrie de la construction des navires de guerre commença à se développer, ainsi que la construction des navires marchands.

Le Gouvernement devrait suivre l'exemple de l'Australie et offrir l'équivalent de primes ou de subventions à l'industrie de la construction maritime. Les membres de la droite ont cherché à effrayer le pays en exagérant le coût de la construction des navires. Le premier ministre prétend que si nous entreprenons de construire des navires au Canada, il nous faudra dépenser des sommes énormes. Même si cela était, l'établissement d'une grande industrie ne mérite-t-elle pas quelques sacrifices.

Il y a quelques années à peine, nous n'avions pas d'aciéries. Des primes furent offertes et de grandes aciéries furent installées à Sydney, au Sault-Sainte-Marie, à Midland, à Hamilton et à d'autres endroits, je crois. Nous avons dépensé dix-sept ou dix-huit millions de dollars pour établir cette industrie, mais personne n'oserait prétendre que cet argent a été mal employé. Si nous employons une partie des deniers publics à encourager l'industrie de la construction maritime, nous aurons bientôt de superbes établissements qui feront honneur au Canada et contribueront à augmenter sa prospérité. Le Canada ne sera jamais un grand pays, tant qu'il n'aura pas une industrie de construction maritime florissante.

La conférence impériale de 1909 a discuté diverses questions importantes, mais elle a été surtout convoquée pour étudier celle de la défense navale. La résolution du 29 mars 1909 marque une date dans l'histoire de ce pays. Le gouvernement impérial prit note du fait que le Parlement canadien avait adopté à l'unanimité une résolution en faveur de l'établissement d'une marine canadienne et une correspondance fut échangée entre les deux gouvernements. C'est alors qu'il fut décidé de tenir une conférence des colonies autonomes, pour étudier cette question.

Le 30 avril 1909, le secrétaire d'Etat adressa au Gouverneur général un télégramme que l'on trouvera à la page 7 du rapport contenant la correspondance et les documents se rapportant à cette conférence.

On a prétendu, au cours du présent débat, que les autorités impériales désirent maintenant que nous fassions autre chose. Il faut remarquer la manière extrêmement courtoise par laquelle les autorités impériales nous invitent à établir un service naval. Il n'y a rien dans le mémoire actuel qui soit plus énergique que le langage dont on se sert dans les messages échangés en 1909.

La réponse faite au télégramme du secrétaire d'Etat est rapportée à la page 8 de ce même rapport. Dans cette circonstance, les représentants canadiens se rendirent à Londres sur l'invitation du gouvernement impérial, armés de la résolution adoptée à l'unanimité par la Chambre. Nos représentants à cette conférence étaient sir Frederick W. Borden, ministre de la Milice et l'honorable L. P. Brodeur, ministre de la Marine; ceux de l'Australie, l'honorable J. F. G. Foxton, ministre sans porte-feuille; de la Nouvelle-Zélande, le très honorable sir C. Ward, premier ministre; de la colonie du Cap, l'honorable J. X. Merrimann, premier ministre; de Terre-Neuve, l'honorable sir E. P. Morris, premier ministre; du Natal, l'honorable I. N. Green; du Transval, l'honorable J. C. Smuts; de la colonie d'Orange, l'honorable A. Fischer, premier ministre.

Plusieurs questions intéressantes concernant la construction maritime furent discutées à cette conférence. Le premier ministre d'une colonie australienne, M. Deakin, proposa de faire adopter par les colonies un système semblable à celui qui existe en Angleterre, pour mettre la marine marchande, jusqu'à un certain point, sous le contrôle du gouvernement. La Chambre n'ignore pas qu'un grand nombre de paquebots qui naviguent sur l'Atrantique sont au service du gouvernement impérial. Ces paquebots, comme ceux de la ligne Cunard, sont mis à la disposition du gouvernement en temps de guerre. M. Deakin était d'opinion que l'Australie et le Canada devaient adopter un système semblable et faire des arrangements pour que les paquebots qui desservent les ports de ces colonies puissent être mis au service du Gouvernement, pour servir comme transports ou autrement, en cas de besoin.

J'ai déjà expliqué que le résultat de la conférence de 1909 fut un arrangement par lequel le gouvernement de la confédération australienne se chargeait de garder les mers du sud. Le Canada de son côté entreprit de garder certaines eaux, mais le gouvernement de ce pays n'a pas rempli sa part de l'engagement; autant que nous pouvons voir, il a renoncé à ce projet et aujourd'hui, la fédération australienne reproche au Canada d'avoir manqué à sa parole dans l'entente survenue concernant la défense de l'empire.

L'amendement que nous proposons à la résolution comporte la construction des navires au Canada. J'ai déjà expliqué que la construction des navires de guerre dans le pays serait un stimulant pour la construction des navires marchands. Les honorables membres de la droite semblent

croire que les chantiers maritimes que nous voulons établir ne serviraient que pour des navires de guerre ou pour des dreadnoughts. Ce n'est pas du tout cela. Il arriverait ici ce qui est arrivé en Angleterre. On commencerait par construire des navires de guerre, mais la construction des navires marchands ferait de rapides progrès et grandirait de pair avec celles des navires de guerre. En Angleterre, la valeur des navires de guerre construits en 1912 a été de £20,000,000 et celle des navires marchands de £41,000,000, soit environ le double.

Voilà une occasion dont le Gouvernement devrait profiter le plus tôt possible. En Angleterre, la construction navale a progressé graduellement, mais c'est surtout durant ces dernières années que le progrès a été plus rapide. En 1837, les navires enregistrés dans le Royaume-Uni représentaient 2,312.000 tonnes; en 1855, 5,250,553; en 1870, 5,698,789; en 1880, 6,574,513; en 1891, 10,585,747 et en 1911, 12,404,398. On remarquera que les progrès ont été très peu sensibles entre 1855 et 1880. Mais vers cette dernière date, le gouvernement commença des navires de guerre sur une grande échelle et il devint nécessaire d'établir de nouveaux chantiers dans différentes parties du pays. Cette industrie prit un nouvel essor et onze ans plus tard, en 1891, le tonnage de la marine avait doublé et dépassait 100,000,000 tonnes.

Si les honorables députés de la droite supposent que les Canadiens sont incapables de construire des navires en acier j'en appellerai au témoignage de l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie). Quand cette même question fut discutée, il y a trois ans, l'honorable député exposa sa manière de voir et déclara que dans la ville de Collingwood, on avait lancé des navires aussi longs qu'un dreadnought; ces navires avaient été mis en chantier au mois de juin et avaient été lancés au mois de novembre. Cela indique une certaine rapidité dans la construction et je tiens à rappeler le fait à l'honorable premier ministre. Dans la même circonstance, l'honorable député de Simcoe-nord exprima le regret de ce que le Canada n'avait pas encouragé la construction maritime et je regrette aussi que cette industrie n'ait pas été encouragée sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Nous possédons actuellement deux grandes aciéries et celle de Sydney est plus considérable que toutes celles qui existent en Angleterre. L'honorable député de Simcoe ne voyait aucune raison pour que les croiseurs ou des navires d'un tonnage assez restreint pour franchir les canaux ne fussent pas construits sur les grands lacs.

Les Canadiens peuvent construire des navires comme ils peuvent faire tout ce qui se fait dans les autres pays; nulle part on ne trouvera de meilleurs ouvriers qu'au Canada. Il n'y a rien de mystérieux ni d'impénétrable dans la construction d'un navire. Après avoir choisi l'emplacement pour le chantier et les machines, il suffit de se procurer des architectes, des ingénieurs, des fabricants de chaudières, des forgerons et des charpentiers. Nous aurions à faire venir de l'étranger des architectes pour préparer les plans et des ouvriers pour la construction du navire. Il y a quelques années, les honorables député de la droite prétendaient qu'on ne pouvait pas construire de wagons-pullman au Canada. Cependant, on construit à Amherst (N.-E.), d'aussi beaux wagons que ceux que l'on peut voir n'importe où. Il n'y a pas un pays au monde où l'on puisse se familiariser avec une industrie plus rapidement que dans la Nouvelle-Ecosse. Dans la ville que j'habite, on a construit une goélette en acier, il y a deux ou trois ans, et pour cela il a suffi de préparer les plans et établir la membrure. Si le Gouvernement a confiance dans les Canadiens, s'il a le courage de se lancer dans cette industrie, il constatera que notre population saura se montrer à la hauteur des circonstances et que nous pouvons construire ici des navires de guerre de même que des navires marchands.

L'honorable député de Victoria a aussi pris la parole sur la résolution du 29 mars 1909 et il disait que si cette résolution devait avoir pour résultat la création d'une marine canadienne, le départ de l'escadre impérial des eaux du Pacifique serait un bienfait pour cette partie du pays. Il soupirait après le jour où il verrait sur les côtes du Pacifique une escadre arborant la croix blanche et le drapeau canadien. Je n'ai aucun doute que lorsqu'il exprimait l'espoir de voir une marine canadienne remplacer les navires de la marine impériale à Esquimalt et à Victoria, il exprimait non seulement son sentiment personnel, mais aussi celui de la population de la Colombie-Anglaise.

Dans la même circonstance, le premier ministre faisait remarquer que l'on constatait chez les jingoes d'Angleterre une tendance à concentrer la puissance navale de l'empire dans la mer du Nord. Il n'ignorait pas cette tendance, mais il savait aussi que l'Australie, avec l'approbation de l'amirauté, avait entrepris de construire une marine pour protéger ses villes du littoral et surveiller ses eaux territoriales. Mais que dit le permier ministre aujourd'hui? Les quarante villes du littoral canadien, dont il parlait dans son discours du 29 mars 1909, existent encore et sont encore exposées aux attaques du premier ennemi qui pourrait se présenter. Ces villes sont absolument sans défense. Aujourd'hui, comme en 1909, deux ou trois croiseurs d'une puissance étrangère pourraient intercepter tout le trafic canadien sur mer et dans le Saint-Laurent. A cette époque, il était en faveur de la création d'une marine canadienne.

Dans sa harangue de l'autre jour l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a rappelé qu'au cours des dernières élections fédérales le parti libéral avait fait de la question navale ce qu'on pourrait appeder un ballon d'essai, dans le but de capter les suffrages des électeurs d'Halifax, de Saint-Jean (N.-B.) et d'autres divisions électorales; il y ajouté que les orateurs de ce parti avaient promis d'établir des bassins de radoub et de faire exécuter d'autres travaux se rapportant à l'établissement de chantiers maritimes sur lesquels on pourrait construire les unités de la marine de guerre canadienne. L'honorable ministre a été mal avisé en parlant de cette question, parce que son chef s'était lui-même par trop compromis sur cette question. Il a cherché à gagner les suffrages des électeurs du comté d'Halifax en affirmant qu'il s'efforcerait d'arrêter un programme de construction navale pour les navires de guerre que notre pays ferait construire.

Il a dit que, si on leur assurait 10 p. 100, Swan et Hunter établiraient un grand chantier maritime à Halifax même. Il y a deux ans, 10 p. 100, à l'estime du très honorable premier ministre lui-même, suffisaient à engager une compagnie de construction maritime quelconque à établir ses chantiers dans la division électorale qu'il représente, mais lorsqu'il lui arrive de demander qu'on envoie $35,000,000 à l'Angleterre et de chercher à obtenir l'approbation du Parlement et celle des électeurs du pays, il est obligé de déclarer qu'il faudra 33⅓ p. 100 et, peut-être, 40 p. 100 pour acquitter l'écart entre le coût de la construction de ces navires au Canada et celui de la construction des mêmes unités en Angleterre.

Les observations de l'honorable représentant de Brantford sur cette question m'ont grandement étonné. J'ai été surpris particulièrement de la raison qu'il a invoquée à l'encontre de la création d'une marine de guerre canadienne et qui se résume à dire que notre population manque à ce point d'honnêteté, qu'une moitié de l'argent serait payé pour la construction de ces navires et que l'autre moitié servirait à payer des pots-de-vin. Je me contenterai de répondre à cette assertion de l'honorable député en me servant des mots mêmes de son propre chef qui a répondu à tous les arguments presque, que l'on pouvait invoquer en cette Chambre, lorsque cette question fut débattue en 1909 dans cette même enceinte. Je trouve à la page 1746 du hansard de 1909 que le très honorable premier ministre a déclaré en cette circonstance:

On a représenté également que la création d'une marine de guerre canadienne sera marquée de toute la corruption, de l'exercice des faveurs ministérielles, de toute la malhonnêteté et de toute l'extravagance qui, malheureusement, se sont donné libre jeu au cours de ces dernières années. Je le répète, le remède se trouve entre les mains du peuple lui-même et, à moins que nous ne soyons prêts à abdiquer le pouvoir d'un gouvernement autonome et à soumettre que nous sommes indignes des privilèges dont nous jouissons maintenant, il est insensé d'avancer une raison de cette nature dans le but de pallier son attitude. Le mal est sérieux; en vérité, il devient alarmant, mais ce n'est pas ainsi qu'on doit y faire face. Lorsque l'existence de ce pays et celle de l'empire lui-même dépendent d'une administration honnête et efficace, j'estime que l'on réveillera la conscience publique d'une façon plus efficace par la création d'une marine de guerre canadienne qui devra travailler de concert avec les autres grandes forces navales de l'empire, ce qui sera le présage de meilleurs jours sous ce rapport.

J'ose espérer que cela convaincra l'honorable député que l'on peut être convaincu que le Canada peut arrêter lui-même ce qu'il entend faire, et qu'il n'est pas nécessaire pour nous de voter $35,000,000 que l'on enverra à l'Angleterre qui les dépensera à sa guise, sans que nous ayons le moindre mot à dire à ce sujet.

M. BOYCE: Pourquoi l'honorable député parle-t-il de ce montant de $35,000,000 que, à son estime, on enverrait en Angleterre où il serait dépensé en la façon qu'il suppose, en présence du fait, qui ressort du projet de loi en discussion, que le Gouverneur en conseil devra surveiller la façon en laquelle ces deniers seront dépensés?

M. SINCLAIR: J'ai fait cette affirmation parce que l'honorable premier ministre lui-même, lorsqu'il a déposé ce projet de loi relatif à la défense navale, a dit: Où construira-t-on ces navires? Et qu'il a répondu: En Angleterre, sous la direction exclusive de l'amirauté. Il tente d'expliquer aujourd'hui comment le Gouvernement canadien exercera une certaine autorité dans le cas qui nous occupe, mais tout cela revient à dire la même chose. Nul Canadien ne retirera un dollar de ce montant; nul ouvrier canadien ne travaillera à la construction de ces navires et l'on n'emploiera pas à ce travail le moindre produit de nos forêts, de nos usines métallurgiques. Le fait que le Gouvernement aura son mot à dire dans l'octroi des entreprises de l'autre côté de l'océan ne sera pas de nature à satisfaire tant soit peu la population du Canada qui sait que tout cet argent prendra le chemin de l'étranger et que les ouvriers de la mère patrie qui sont déjà surchargés d'ouvrage, retireront tous les bénéfices de ce don gratuit.

Si nous adoptons cet amendement qui réclame l'organisation immédiate d'un service naval canadien, nous ne serons pas obligés de chercher des hommes pour faire la manœuvre de ces navires. Les honorables membres de la droite semblent croire que ce projet présente des difficultés

insurmontables. Ce n'est pas là mon avis. L'histoire du marin anglais est belle, en vérité, son pays est fier des services qu'il rend; toutefois, ce marin n'est pas d'une essence supérieure à celle des hommes qui chassent le phoque sur les glaces mouvantes de Terre-Neuve, ni à celle des marins qu'on trouve à bord des navires de pêche échelonnés le long des côtes des Provinces maritimes. Au Canada nous trouverons des hommes qui s'enrôleront dans le service de notre marine de guerre, si nous leur en fournissons l'occasion et si nous leur payons une solde suffisante. Nous n'éprouvons la moindre difficulté lorsqu'il nous faut trouver des hommes pour faire la manœuvre des navires-marchands et que nous ne leur payons que vingt-cinq dollars par mois en retour de leurs services. Il est vrai qu'on les nourrit. Le travail du marin est très précaire, en ce sens qu'il ignore quand on peut le remercier de ses services. Si nous pouvions lui donner l'assurance qu'il serait employé d'une façon permanente; qu'il recevrait un salaire raisonnable et qu'il serait nourri convenablement, cela serait de nature à lui faire abandonner son service à bord des navires de pêche et des navires-marchands. Aux Etats-Unis le service à bord des navires de guerre est devenu à ce point populaire l'an dernier que, lorsque le gouvernement de ce pays a demandé des marins, 37,000 hommes ont répondu à l'appel, bien que les autorités n'eussent besoin que de 17,000 matelots; le gouvernement des Etats-Unis pouvait donc choisir à sa guise les marins qu'il lui fallait. Je suis convaincu que le même fait se répéterait ici.

Mon honorable ami de Richmond nous dit que les marins canadiens vont constamment prendre de l'emploi dans la marine américaine. Pour me servir des mots de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, leurs marines sont imprégnées du sel de la mer; ils vont par tout le monde cherchant un emploi. L'honorable représentant de Brantford, traitant cette question, a dit:

Le député de Renfrew-sud (M. Graham) a fait preuve de beaucoup d'éloquence en déclarant que ce serait indigne pour le Canada s'il s'engageait une bataille sur la haute mer, s'il ne se trouvait pas alors de Canadiens pour faire la manœuvre de nos vaisseaux. Sans doute, l'idée est excellente d'avoir des navires de guerre manœuvrés par des Canadiens, mais il n'est pas probable qu'elle se réalise d'ici plusieurs années encore. Tout honorable membre de cette Chambre qui a vu un dreadnought du type moderne, comprendra facilement ce qu'il faut de jugement et de connaissances pour manœuvrer un navire de cette nature et pour faire fonctionner ces canons immenses qui peuvent lancer un projectile qui atteint son but à plusieurs milles de distance et qui perfore une plaque d'acier nicklé d'un pied d'épaisseur. Plusieurs difficultés se présentent quand il faut se procurer des hommes pour faire la manœuvre des navires dans un pays tel que le Canada. L'une, c'est qu'on ne peut trouver de canadiens qui donnent leurs services en retour de cinquante cents par jour, ce qui est la solde que la marin anglais reçoit ordinairement. Un autre obstacle, c'est que le Canada n'est pas ce que l'on pourrait appeler un pays dont les habitants se livrent beaucoup à la navigation de la haute mer et que nous ne comptons pas un groupe considérable d'hommes qui sont habitués à ne compter pour leur subsistance que sur le service à bord des navires, pouvant ainsi en faire leur occupation habituelle.

Il y a quelque vérité dans cette affirmation; cependant, celle-ci n'est pas complètement exacte. Je ne tombe pas d'accord avec mon honorable ami lorsqu'il dit que le Canadien n'aime pas s'engager à faire le service maritime. S'il se donne le mal de voir ce qui se passe dans les différents pays du monde, il constatera que peu nombreux sont les pays qui l'emportent sur le Canada à ce point de vue. Qu'on me permette de citer ce qui suit du rapport préparé, cette année, par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, à seule fin de faire connaître à mon honorable ami ce que ce document dit à propos des Canadiens qui font le service à bord des navires océaniques. Voici:

J'ai l'honneur de déposer la vingt et unième liste des bâtiments marchands publiée par le ministère. Cette liste est basée sur les états concernés au département et l'on a pris le soin de la rendre aussi exacte et aussi complète que possible.

Des suppléments à cette liste des bâtiments marchands sont publiés chaque mois et ceux qui se rapportent à cette liste qui sont publiés chaque mois, sont attachés à ce volume.

Le nombre total des navires enregistrés au Dominion jusqu'à la date du 31 décembre 1911, était de 8,088, représentant 770,446 tonneaux, ce qui équivaut à une augmentation dans le nombre des navires et des tonneaux, si l'on tient compte des données fournies en 1910. Le nombre des steamers enregistrés jusqu'à la même date était de 3,444, représentant environ 588,741 tonneaux. Assumant que la valeur moyenne est de $30 par tonne, celle du tonnage total enregistré au Canada jusqu'au 31 décembre 1911, serait de $23,113,380.

Le nombre des navires nouveaux construits et enregistrés au Canada au cours de l'année dernière s'est élevé à 339, pouvant porter 28,786 tonneaux d'après le registre. Estimant la valeur du nouveau tonnage à $45 la tonne, cela donne une valeur totale de $1,148,120 pour les nouveacx navires.

Un état comparatif faisant paraître le tonnage de navire de chacun des états maritimes de l'univers est fourni, il démontre que le Canada occupe aujourd'hui le neuvième rang dans cette liste.

Au cours de l'année, 279 navires ont été biffés des registres et un état détaillé est fourni indiquant la cause de ce retrait.

On calcule que 41,447 hommes, jeunes gens, etc., (y compris les maîtres d'équipage) ont été employés à bord des navires enregistrés au Canada, au cours de l'année 1911.

Si j'étudie le tableau inclus dans ce rapport par le ministre de la Marine et des Pêcheries, je trouve que, si nous comparons le Canada avec les autres pays du monde, nous devons constater que nous avons un tonnage considérable dans le cas de nos navires marchands. Dans les Iles Britanniques qui comptent une population de 45,250,000 âmes et un tonnage de 12,404,398 livres, il y a une tonne du commerce maritime pour quatre personnes. En Norvège, dont la population est de 2,400,000 habitants, on relève 1.4 tonneau pour chaque personne. Aux Etats-Unis on calcule une tonne du commerce maritime pour chaque groupe de trente-trois personnes. Le Canada qui a une population d'environ sept millions d'habitants et un tonnage total de 770,449 tonneaux, compte une tonne du commerce transporté à bord des navires enregistrés pour chaque groupe de neuf personnes; il n'y a que deux autres pays au monde qui l'emportent sur le Canada à ce point de vue, j'ai nommé la Norvège et l'Angleterre. Cependant, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) vient nous dire que les Canadiens ne sont pas un peuple maritime.

M. COCKSHUTT: Combien des hommes qui font la manœuvre de nos navires sont des Japonais?

M. SINCLAIR: Autant que je sache, il n'y a pas de Japonais à bord de ces navires.

M. COCKSHUTT: Ils s'y comptent par milliers.

M. SINCLAIR: Je parle des navires qui transportent les marchandises et qui font le commerce de cabotage. On m'a dit que sur le littoral du Pacifique on trouvait un bon nombre de pêcheurs japonais. Outre ces 41,000 hommes qui sont engagés dans ce commerce de cabotage, un très grand nombre se livre à l'industrie des pêcheries. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dit que le nombre de ces derniers est de 91,193 dont 65,206 sont des pêcheurs. Les homarderies emploient 25,206 personnes. Il nous informe aussi que nous avons accordé des certificats à 6,741 maîtres d'équipages et seconds, et que le département dépense chaque année $5,000,000 pour l'entretien de notre service maritime, des phares, des bouées et le reste. Donc, si mon honorable ami (M. Cockshutt) voulait étudier un peu plus sérieusement les Livres bleus, il constaterait qu'il n'a pas raison de dire que le Canada n'est pas un pays maritime.

J'ai fait observer qu'avant longtemps le Canada deviendrait expert dans la construction des navires. J'aimerais fournir comme exemple de ce que les Canadiens peuvent fabriquer, le fusil Ross. Les honorables membres de la droite ont ridiculisé l'idée prônée il y a quelques années à peine et qui énonçait que la population de notre pays pouvait fabriquer une arme qui aurait son utilité en temps de guerre.

Ils disaient que nous devions nous adresser à la Grande-Bretagne pour avoir nos fusils, tout comme ils nous disent aujourd'hui que nous devons nous adresser à la Grande-Bretagne pour avoir nos navires. Mais on ne nous dit plus rien aujourd'hui au sujet du fusil Ross. Si mon honorable ami (M. Cockshutt), avait la même confiance que celle que nous avons envers le peuple canadien, on ne nous dirait pas tous les jours qu'il nous est impossible de construire des navires, à moins que nous ne soyons disposés à payer pour leur construction en Canada le double de ce qu'elle coûterait dans la Grante-Bretagne. Je dis que cela n'est pas exact. Je dis que si vous dépensiez l'argent à titre de prime pour établir ce genre d'industrie, les gens du Canada seraient bientôt en état de faire ce que les gens des Etats-Unis font aujourd'hui. Ils réussissent dans la construction des navires, et il n'y a pas un grand nombre d'années qu'ils ont commencé. La construction de la marine américaine leur a aidé a début, tout comme cela est arrivé dans la Grande-Bretagne, et si vous allez à Newport-News, vous y verrez la construction d'un navire de guerre dans toutes ses phases, et vous y verrez aussi la construction de navires marchands. Vous y verrez deux navires marchands pour chaque navire de guerre, et c'est ce qui arriverait en Canada. Si nous payions une prime, ce serait pour quelques années seulement. L'industrie de l'acier n'a pas besoin d'une prime maintenant, mais il y a dix ans, elle n'aurait pu exister sans cela. Le gouvernement d'alors avait en cette industrie assez de confiance pour payer cette prime. C'était un bon placement, et la même espèce de placement fait aujourd'hui au sujet de l'industrie de la construction des navires en acier serait tout aussi rémunérative que ce placement dans l'industrie de l'acier. Je ne sache pas que nous devions tenir à construire le navire le guerre le plus gros et le plus puissant de l'univers. Commençons par le type le plus réduit de dreadnought.

M. MORPHY: Où vous procureriez-vous les gros canons pour mettre à bord de ces dreadnoughts? Les fabriqueriez-vous ici?

M. SINCLAIR: Je suppose que nous les importerions d'abord de la Grande-Bretagne, mais je crois que nous serions bientôt capables de les fabriquer nous-mêmes. Puisque nous fabriquons le fusil Ross, pourquoi ne réussirions-nous pas à fabriquer un gros canon? Il ne vous faut que quelques experts pour exercer une industrie comme celle-là. Mais la première idée

qui semble venir de l'esprit des honorables députés, c'est que nous ne pouvons rien faire nous-mêmes. La première chose à laquelle je songerais serait celle-ci: Tâchons de faire cela nous-mêmes. Le premier ministre nous a dit que 43 p. 100 du coût d'un dreadnought est représenté par la main-d'œuvre. 43 p. 100 de $35,000,000 font beaucoup d'argent à distribuer parmi les ouvriers du Canada, même si nous devions importer nos canons. Je ne crois pas que notre ambition serait de construire les plus gros navires du monde entier. Le plus gros navire n'est pas toujours le plus fort. Il est arrivé souvent que le petit navire a gagné la bataille. Est-ce que quelque honorable député a jamais lu l'histoire du "Revenge"? Ont-ils jamais lu les exploits de sir Richard Grenville? Je commencerais par une classe de petits navires, et au lieu de faire comme mon très honorable ami qui empile ses $40,000,000 ou $50,000,000, tâchons de nous en tenir à un chiffre raisonnable et ayons un navire qui sera aussi un dreadnought, mais qui ne sera pas le plus fort, le plus gros et le plus coûteux du monde entier. La proposition du Gouvernement n'exprime pas l'opinion canadienne. Je suis Canadien, né au Canada, et j'en suis fier. Nous avons un riche héritage qui nous a été laissé. Montrons-nous dignes de la race splendide d'où nous sommes issus. Je veux être convaincu que nous établissons une grande nation, une nation qui sera digne de nous; mais nous ne saurions le faire en traversant l'océan, en construisant des navires et en engageant des hommes à 25 sous par jour pour nous défendre. Le chef de l'une des ailes du parti de la droite nous dit qu'il vaut mieux engager des hommes à 25 sous par jour que d'entreprendre cette tâche à nos propres dépens et avec nos propres compatriotes. C'est là l'espèce de canadianisme que nous entendons manifester par ceux qui occupent les banquettes ministérielles.

Les journaux rapportent que le Gouvernement a l'intention d'imposer cette question au pays, qu'il a l'intention de fatiguer l'opposition, de lui enfoncer ce bill dans la gorge et de la lui faire avaler. S'il a conçu un pareil projet, il lui faudra parcourir une route longue et rocailleuse et cela lui prendra un certain temps. S'il voulait m'en croire, il proposerait un bill de redistribution, établirait un remaniement équitable sans "gerrymander", laisserait l'Ouest avoir franc jeu et donnerait aux gens la représentation basée sur la population. Alors, nous lui voterons des subsides pour quatre mois, ce qui sera très suffisant pour les dépenses du pays jusqu'à ce que nous ayons eu une élection. Qu'on en appelle au peuple et que le peuple décide entre nos honorables amis de la droite et ceux d'entre nous qui siègent à gauche quant au programme qu'il convient d'adopter.

M. BUCHANAN: Monsieur le président, je me lève pour appuyer l'amendement à l'article 2 du bill et l'amendement à l'amendement, je le fais comme Canadien natif du Canada, comme représentant aussi un collège électoral habité par de nouveaux et d'anciens Canadiens et comme citoyen de l'une des nouvelles provinces du Dominion Au cours de cette discussion nous avons entendu des remarques désobligeantes à l'adresse des nouveaux citoyens qui sont venus dans l'ouest du Canada, et ces remarques ont été faites par le représentant d'un collège électoral de l'Alberta. Il a prétendu parler au nom des jeunes gens des plaines. Je pourrais informer le comité que l'honorable député de Calgary (M. Bennett), représente une partie très minime des plaines de l'Alberta. Je représente un collège électoral dont la population est d'environ 85,000, dont l'étendue est d'environ 180 milles carrés. Ce comté est peuplé par les jeunes gens des plaines et je connais un peu leurs aspirations comme citoyens canadiens. Ils sont prêts à assumer toutes les responsabilités de la nationalité canadienne et à faire leur devoir, qu'ils soient nés en ce pays ou qu'ils soient venus depuis quelques années des Etats-Unis ou des pays européens s'établir dans l'Ouest du Canada.

On nous a informés qu'il y avait urgence. J'ai pensé qu'il eut beaucoup mieux valu, puisque la question de savoir s'il y a urgence ou non est devenue un problème, faire ce qui a été fait à la dernière session, lorsqu'il y avait des doutes sur la question de savoir si quelques-uns d'entre nous étaient mariés—soumettre la question au Conseil privé pour qu'il en décide. Je crois qu'il y avait plus d'urgence en 1909, et en ce temps-là les membres du Gouvernement qui étaient alors dans l'opposition se sont déclarés absolument et énergiquement contre toute espèce de contribution, et ont présenté en faveur d'une marine canadienne le plus fort plaidoyer qui ait jamais été présenté en cette Chambre. Si, en 1909, nous avions besoin d'une marine canadienne pour protéger nos routes de commerce et pour protéger nos rives, nous en avons certainement encore besoin aujourd'hui. S'il y avait urgence en 1909, il n'y a pas plus d'urgence au moment actuel. S'il n'était pas de l'intérêt du Canada de donner une contribution en 1909, cela n'est certainement pas de l'intérêt du Canada en 1913. Il n'y a pas au Canada une seule province qui approuve la participation du Canada aux armements navals, ou à toute chose de nature à nous occasionner des difficultés avec d'autres pays. Le peuple du Canada est partisan de la paix. Il voudrait voir notre pays prospérer dans la paix. Il voudrait

voir la paix perpétuelle régner entre nous et nos voisins. Personnellement mes propres ambitions sont dans ce sens. Je ne voudrais pas voir le Canada livrer bataille à une autre nation quelle qu'elle soit, mais puisque les nations s'arment, il est de notre devoir de nous prémunir contre les difficultés futures et d'espérer l'avènement de la paix universelle.

En prenant cette attitude, la question à considérer pour le Canada est la meilleure manière de se préparer à maintenir sa position comme nation dans le plus grand empire comme dans l'histoire. J'ai foi en une marine canadienne. Le Canada peut faire tout ce que l'on peut lui demander de faire. Je crois que nous sommes capables de faire à peu près tout si nous entreprenons la chose dans un esprit vraiment canadien. Une marine canadienne est le véritable idéal de la nationalité, et nonobstant les remarques qui ont été faites par d'honorables membres de la droite, je crois que le Canada est une nation et qu'il est l'une des diverses nations contenues dans l'empire britannique. L'Australie est une nation et l'Australie a tous les droits des pays que nous appelons aujourd'hui nations dans l'univers. Elle a le droit de ce gouverner par elle-même. Il en est de même pour la Nouvelle-Zélande et le Sud-Africain. Le lien qui nous unit à l'empire britannique est tout de sentiment et il le sera toujours parce que nous sommes fidèles au roi qui siège sur le trône, et que nous sommes fidèles au drapeau qui flotte sur la Grande-Bretagne et sur les nations de ce grand empire. Je crois que le Canada peut se créer une marine tout aussi rapidement et tout aussi bien que le Japon. Pourquoi notre pays ne serait-il pas autant que le Japon, capable d'organiser une marine en quelques années? Nous ne voulons pas qu'on nous mette sur un plan inférieur à celui du Japon, en disant que nous ne pouvons pas construire, entretenir et équiper une marine.

J'ai ici quelques faits au sujet de l'histoire de la marine japonaise, et comme je crois ces relevés absolument exacts, je désire les lire à la Chambre :

Lorsqu'en 1894 le Japon déclara la guerre à la Chine, il n'avait pas un seul navire de guerre. Au commencement de la guerre avec la Russie en 1904, dix ans après seulement, son effectif naval comprenait:—

	Nombre.	Déplacement.
Vaisseaux de ligne	6	84,652
Croiseurs cuirassés	6	73,982
Autres croiseurs	14	111,470
Contre-torpilleurs	19	6,519
Torpilleurs	80	7,119
Totaux	157	283,742

Mais suivons un peu plus loin le développement maritime du Japon. En 1909 quatre ans plus tard seulement, la flotte japonaise disponible pour le service était de:—

	Nombre.	Déplacement.
Vaisseaux de ligne	13	191,280
Croiseurs cuirassés	12	130,683
Autres croiseurs, navires pour la défense des côtes canonnières	47	165,253
Contre-torpilleurs	55	20,508
Torpilleurs	77	7,258
Totaux	204	515,082

Si ce développement s'est produit dans la marine japonaise, je crois que le Canada peut en faire tout autant pour l'établissement et le développement d'une marine canadienne.

On a beaucoup parlé de la difficulté de trouver des hommes pour les équipages des navires canadiens, mais je crois que nous avons au Canada des centaines de jeunes gens qui désireraient servir dans la marine. Cependant, même si nous ne pouvions trouver tous les hommes nécessaires pour les équipages de ces navires et si nous devions payer des hommes venus du dehors, le fait que les navires seraient construits et entretenus en Canada et manœuvrés par des hommes à la solde du Canada, serait un encouragement pour les Canadiens. Quant à la construction des navires, je crois que tout pays qui peut construire trois chemins de fer transcontinentaux, qui peut construire et entretenir des canaux et d'autres travaux publics peut parfaitement entreprendre la construction de navires de guerre.

De même que le premier bateau à vapeur qui a franchi l'Atlantique a été construit au Canada, de même il est possible que le premier dreadnought qu'une nation formant partie de l'empire construira, soit construit au Canada par des artisans canadiens et soit payé avec les fonds publics du pays. Pour les habitants de l'Ouest qui s'attendent à l'établissement d'une industrie semblable sur la côte du Pacifique, la création de l'industrie de la construction navale serait un important facteur de l'accroissement de leur prospérité. Le besoin d'un marché domestique vaste et avantageux se fait vivement sentir parmi les producteurs de l'Ouest, et la présence de chantiers maritimes sur la côte du Pacifique à la portée des provinces de l'Ouest, donnerait un grand essor au commerce de cette partie du Canada. Nous voulons que ces $35,000,000 soient dépensés au Canada et soient employés où ce sera possible à l'ouverture d'un débouché pour les produits et les ressources des provinces de l'Ouest.

On a parlé avec mépris de la tentative de l'Australie de créer une flotte, mais le "Daily Mail", de Londres, violent organe des unionistes, qui a, je crois, appuyé la politique du Gouvernement canadien, a récemment publié un article qui approuve la conduite de l'Australie à cet égard. Il montre qu'à part le Japon l'Australie a sur le Pacifique une représentation navale aussi forte

que n'importe quelle autre puissance. Cet article du "Daily Mail", de Londres, est l'un des plus forts plaidoyers en faveur de la création d'une flotte semblable au Canada. Le premier ministre déclare que le Canada ne pourra pas créer une flotte en moins de vingt-cinq à cinquante ans. Le discours qu'il a prononcé l'autre soir me convainc qu'il a renoncé à jamais au projet d'une marine canadienne.

M. COCKSHUTT: L'honorable député peut-il nous dire combien coûtera cette flotte australienne?

M. BUCHANAN: Non, je ne puis pas le dire; mais je sais que la population australienne a assez de patriotisme pour être prête à dépenser ses fonds afin de créer une flotte qui lui appartienne, pour défendre la patrie et prendre part à la défense de l'empire. Je suis originaire d'une partie du Canada dont les habitants consentent à assumer les frais de la création, de l'entretien et de l'armement d'une flotte canadienne. Je suis prêt à me rendre dans ma province, l'Alberta, et à soutenir le projet d'une marine canadienne, et je l'ai déjà fait. J'ai comparé la politique ministérielle à notre politique en présence des habitants de l'Alberta. S'il y avait un plébiscite sur la question d'une flotte canadienne ou d'un don, le premier projet l'emporterait haut la main. Des personnes qui ont été en butte aux attaques du représentant de Calgary (M. Bennett), l'appuieraient. Nous ne devons pas tenir compte du coût de la défense, si nous voulons en avoir pour notre argent, si nous nous proposons de favoriser l'industrie nationale et de procurer du travail à nos ouvriers, si nous voulons accomplir quelque chose qiu fasse honneur à notre nation et rehausser notre dignité.

Le bureau de renseignements du Gouvernement nous a fait connaître l'avis de la presse anglaise. L'idée m'est alors venue que les membres de la droite n'étaient pas prêts à élever la voix pour apporter ce qu'a dit la presse anglaise, mais qu'ils consentaient à propager son opinion au moyen de pamphlets politiques. A cet égard, les journaux d'Angleterre n'ont pas tous pris fait et cause pour la politique ministérielle. J'ai sous les yeux un article de la "Nation", un des meilleurs journaux hebdomadaires d'Angleterre. La "Nation" parlait de l'existence de circonstances critiques et de l'interprétation donnée au mémoire du premier lord de l'amirauté. Voici l'article:

Il n'y a donc pas de besoin naval. Il ne saurait y en avoir; car s'il y en avait, M. Churchill mériterait d'être mis en accusation devant le Parlement. Qu'y a-t-il? De la superfluité. Qui ose demander aux contribuables canadiens de nous aider à avoir plus de navires que nous n'en avons besoin, ou au contribuable anglais de les entretenir lorsqu'ils seront construits? Cependant, le besoin n'existe peut-être pas ici, dans les eaux européennes, mais là-bas, dans l'océan Pacifique, que désigne clairement le mémoire de M. Churchill. S'il en est ainsi, pourquoi ces navires seront-ils mis dans la flotte centrale anglaise, plutôt que d'avoir la garde des côtes du Pacifique?

Si la métropole a un besoin réel et urgent de plus de sécurité contre le péril allemand, il est impossible d'éloigner les navires canadiens de la mer du Nord et si (ce qui est vrai, il va sans dire) nos chantiers ne sont pas encombrés et nos ressources financières ne sont pas obérées, le projet de sir Wilfrid Laurier de construire une flotte nationale canadienne pourvoit à l'aide que le pouvoir central pourra désirer à l'avenir. Le soulagement de nos finances est évidemment beaucoup plus grand.

Avec l'offre de M. Borden, nous prêterons, dans le cours ordinaire des rapports de débiteur à créancier qui existent entre les deux nations, 7,000,000 de louis au Canada, car on ne peut pas raisonnablement s'attendre qu'il fera face à ces dépenses "d'urgence" au moyen de nouveaux impôts. Il dépensera cette somme pour trois dreadnoughts mi-indépendants que nous devrons encore manœuvrer et entretenir Les dépenses s'équilibrent, si même les frais d'entretien d'un équipage ne dépassent pas l'intérêt de notre prêt. Ainsi, sur le conseil de l'amirauté, nous prêterons des fonds au Canada afin qu'il puisse nous prêter des navires dont nous n'avons réellement pas besoin. au témoignage de l'amirauté.

Le projet de M. Laurier nous aurait évité l'embarras de cette comptabilité désagréable. Le Canada aurait eu ses navires, au lieu de nous les prêter en compte courant, sauf à nous les retirer, et cependant il aurait pris une part splendide à la défense impériale. Il est nécessaire de savoir pourquoi, en présence de ces avantages, le gouvernment impérial, ayant accepté les idées de sir Wilfrid Laurier sur les obligations du Canada, revient au projet moins logique et moins pratique de M. Borden.

Cette opinion n'a pas été consignée dans la brochure qui nous a été remise l'autre jour, et il y a plusieurs articles semblables dans les journaux d'Angleterre et des possessions d'outre-mer. Les députés de la droite nous disent que notre projet d'une flotte canadienne est un projet séparatiste; cependant, l'un des journaux les plus conservateurs du pays dont le rédacteur en chef est prêt à défendre le Gouvernement jour et nuit, le "News" de Toronto et son rédacteur en chef, sir James S. Willison, déclaraient tout récemment qu'il n'y a pas d'intentions séparatistes dans le projet d'une flotte canadienne.

A titre d'habitant de l'Ouest, je suis fortement en faveur d'une flotte canadienne, une puissante raison étant que l'ouverture du canal de Panama nous donne la certitude que les céréales des prairies de l'Ouest passeront par l'océan Pacifique. Lorsque ce jour viendra, nous devrons protéger nos routes commerciales du Pacifique, et si nous centralisons notre flotte dans la mer du Nord, nous serons sans protection sur l'océan Pacifique. Ce qui plaît à la popu-

lation de l'Ouest dans le projet d'une flotte canadienne c'est que nos navires seront sur l'océan Pacifique pour protéger nos avenues commerciales et aussi—ceci est important pour la Colombie-Anglaise—pour nous protéger contre le péril oriental. Les nations d'Orient deviennent de grandes puissances, et la Chine et le Japon construisent des flottes. Il est souverainement important que le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie assument la surveillance dans l'océan Pacifique et évitent ainsi à la métropole beaucoup de frais et d'embarras. Je suis convaincu qu'une flotte canadienne contribuera plus qu'un don à la marine anglaise à faire croître un sentiment patriotique parmi les nouveaux venus, et je dirai pourquoi. Il vient au Canada de nouveaux colons qui n'ont jamais vécu sous la domination anglaise et ils croient que, sous notre gouvernement responsable, il y a plus de liberté que nulle part ailleurs. Même les colons qui arrivent des Etats-Unis ont une profonde admiration pour nos institutions et nos lois. Ma fréquentation des colons américains m'a appris qu'ils deviennent de bons Canadiens, qu'ils font l'éloge de nos institutions, qu'ils admirent notre administration de la justice et qu'ils désirent devenir d'aussi bons citoyens que les personnes nées au pays. Ils sont prêts à assumer tous les devoirs qui naissent des rapports du Canada avec l'empire britannique. J'ai pendant plusieurs années publié un journal dans l'Ouest, et je me suis toujours efforcé de prêcher dans ses colonnes un vif amour du Canada et un fidèle attachement à l'empire britannique. Il est du devoir des journalistes canadiens de l'Ouest d'apprendre à ces gens-là à respecter et à admirer nos institutions, notre histoire et la liberté qu'on trouve sous le drapeau anglais. Je suis convaincu qu'il est beaucoup plus facile de défendre le projet d'une flotte canadienne devant les habitants de l'Ouest que le projet d'un simple don.

L'autre jour, le représentant de Calgary (M. Bennett) a nié la fidélité de quelques-uns de ces nouveaux colons parce qu'ils ont voté pour la réciprocité avec les Etats-Unis, et il a déclaré qu'ils avaient approuvé ce projet parce qu'ils le croyaient utile à l'oncle Sam. Je nie cette assertion de l'honorable député; je le mets au défi de nommer une seule personne qui lui ait tenu ce langage. J'ai eu des rapports aussi intimes que n'importe qui avec les cultivateurs américains de l'Ouest, et en ce qui concerne ceux qui ont voté pour la réciprocité, je les ai toujours entendus dire qu'ils avaient agi ainsi parce qu'ils croyaient que la réciprocité serait avantageuse pour le Canada.

J'ai entendu des hommes qui possèdent des terres tant aux Etats-Unis qu'au Canada, dire que la réciprocité serait préjudiciable aux Etats-Unis, mais qu'elle leur serait utile au Canada, et ils ont voté en faveur du projet.

D'un autre côté, je connais plusieurs anciens citoyens américains, aujourd'hui canadiens, qui combattaient la réciprocité parce qu'ils ne croyaient pas qu'elle serait utile au genre d'affaires qu'ils faisaient. Le député de Calgary nous a dit que des citoyens américains ont allumé des feux de joie dans l'Alberta afin de se réjouir des revers de l'Angleterre au Sud-Africain. Je n'étais pas dans l'Ouest pendant la guerre sud-africaine, mais je puis affirmer à l'honorable député que je n'ai jamais entendu dire qu'on ait allumé des feux de joie pour se réjouir des revers de l'Angleterre. Depuis que l'honorable député a adressé la parole, j'ai vu une déclaration d'un ancien citoyen de Calgary, l'un des plus fermes appuis du parti conservateur et un partisan du représentant de Calgary lui-même, à l'effet qu'il ne croyait pas qu'aucun habitant de la ville de Calgary eût jamais entendu parler de choses semblables.

L'honorable député ne rend pas justice aux nouveaux citoyens de l'Ouest lorsqu'il leur adresse des reproches immérités au sujet de leur peu d'attachement. Je crois que les nouveaux citoyens de l'Ouest consentent à remplir leur devoir envers l'empire britannique et à supporter les frais de l'entretien d'une flotte canadienne. Somme toute, la création d'une flotte canadienne n'est-elle pas plus propre à éveiller le patriotisme que le simple don d'une somme d'argent. Si les fils du Canada n'avaient pas combattu pour l'empire britannique au Sud-Africain, croit-on que nous aurions éprouvé l'attachement que manifestait toute la population canadienne durant cette guerre.

En construisant et équipant nous-mêmes nos navires, nous ferons naître dans notre population un esprit de loyalisme et de patriotisme qu'aucune autre politique ne peut créer. Je suis convaincu que la population n'attend que l'occasion de se déclarer favorable à la création et à l'entretien d'une marine canadienne. Les honorables députés des prairies désirent que le Canada participe à la défense de l'empire, et défendre ses propres côtes en construisant une marine canadienne, à l'aide d'ouvriers canadiens, en la garnissant d'équipages canadiens et en la maintenant aux frais du Canada.

M. WILLIAM F. KAY (Missisquoi): Au sujet de la discussion de ce projet de loi, je désirerais poser au Gouvernement quelques questions qui me semblent fort opportunes.

Dans son discours de vendredi dernier, le très honorable premier ministre a déclaré que les trois navires mentionnés—les plus

grands et les plus puissants que l'argent ou la science pourait fournir ou construire—ne devaient pas être donnés à l'Angleterre sans condition. Ils devraient lui être prêtés seulement, le gouvernement canadien se réservant le droit de les faire revenir au pays en aucun temps.

Je désire demander au très honorable premier ministre quel avis il serait nécessaire de donner à l'Angleterre en ce cas?

Dans un livre que j'ai sous la main, "Britain's Imminent Danger", publié par la Ligue maritime impériale, il est dit que le rappel ne pourrait avoir lieu qu'après un avis raisonnable de ce pays. Cela semble signifier un avis donné assez longtemps d'avance pour permettre à l'Angleterre de construire à la place des navires canadiens trois autres navires. Il faudrait donc un avis d'au moins deux ans.

Si c'est là l'intention du Gouvernement, alors pourquoi ne pas donner ces cuirassés à l'Angleterre sans conditions? La raison en est que si jamais le Canada a besoin de bâtiments de guerre, il vaudrait mieux qu'il les construise lui-même, au lieu de rappeler les trois dreadnoughts prêtés à l'Angleterre, parcequ'il faudra l'avertir deux ans à l'avance, et à ce moment-là, nos cuirassés seront démodés.

Il y a autre chose. Le Gouvernement a-t-il pris des arrangements avec l'amirauté pour l'équipement de ces cuirassés, au cas où ils seraient rappelés dans les eaux canadiennes? Il faut au moins cinq ans pour former les marins qui monteront ces dreadnoughts, et comme la Grande-Bretagne n'a pas assez d'hommes pour garnir les navires qu'elle fait construire en ce moment et que, d'autre part, le gouvernement canadien ne fait aucun effort pour instruire des marins chez lui, il est clair, je crois, que nos trois cuirassés nous reviendront sans équipages et sans rien.

Un des arguments de la droite à l'appui de la proposition du Gouvernement est la prétendue urgence qu'il y a à défendre l'empire. Mais existe-t-il réellement une urgence? A ce sujet, je voudrais citer la lettre écrite par M. C. H. Cahan, qui a appuyé fortement le Gouvernement actuel dans les élections de 1911; cette lettre est composée en grande partie de citations des discours de MM. Asquith et Churchill, prononcés dans la chambre des communes anglaise:

A l'éditeur de la "Gazette":

Monsieur,—Une étude attentive du compte rendu des délibérations récentes du parlement britannique prouve à l'évidence que les membres du cabinet actuel, ainsi que les experts de l'amirauté qui les renseignent, sont manifestement d'opinion que la marine britannique est encore la maîtresse des mers, et qu'elle est en état de faire face à toutes les exigences politiques ou autres qu'il soit possible de prévoir. Si la majorité du peuple de la Grande-Bretagne entretenait une opinion différente, le ministère Asquith n'aurait pu se maintenir durant la dernière session. Et, cependant, l'opposition n'a fait aucun effort réel pour attaquer la politique du gouvernement relative au développement des forces navales.

Le "péril allemand", créé à peu près de toutes pièces et avec une habileté extraordinaire au Canada, ne se justifie d'aucune déclaration officielle des conseillers responsables de la couronne en Angleterre.

Le 10 juillet, le ministre des affaires étrangères, sir Edward Grey, exposait longuement à la chambre des communes l'état des relations extérieures de la Grande-Bretagne. Il disait:

"Nos rapports avec le gouvernement allemand sont à l'heure actuelle, excellents. Nous traitons avec la plus parfaite franchise toutes les questions d'intérêt mutuel; et je crois que lorsque nous devrons aborder des questions telles, par exemple, que celles qui touchent à nos intérêts respectifs dans l'Afrique méridionale, ou celles qui pourront se rattacher au chemin de fer de Bagdad, les deux gouvernements sont persuadés que leurs intérêts mutuels sont parfaitement réconciliables.—"Le Times", 11 juillet 1912.

Le 25 juillet, le premier ministre, M. Asquith, parlant à la chambre de la défense impériale, déclarait ceci:

"Je suis heureux de dire que nos rapports avec le grand empire germanique sont, à l'heure actuelle, des rapports d'amitié et de bonne volonté,—et je suis certain qu'ils resteront très probablement ce qu'ils sont. Mon noble ami, le haut-chancelier actuel, lord Haldane, a fait une visite à Berlin au commencement de l'année. Il a engagé des conversations et un échange de vues qui se sont prolongés depuis dans un esprit de franchise et d'amitié parfaites, autant d'un côté que de l'autre; et je suis heureux d'ajouter que, sur ce terrain, nous avons maintenant l'avantage de la coopération d'un diplomate très distingué, dans la personne de l'ambassadeur allemand."—Le "Times", 26 juillet 1912.

Le leader de l'opposition, M. Bonar Law, dans la réplique à M. Asquith, ajoutait:

"Je suis absolument convaincu que si le pays croyait réellement qu'il y eût danger, il ne se déroberait à aucun sacrifice possible que le gouvernement pourrait lui demander. Mais, en dépit de tout ce qui a été dit, le pays, la Chambre, un seul d'entre nous croit-il réellement qu'il y a danger, et danger vital? J'avoue que j'éprouve moi-même la plus grande difficulté à y croire. Je l'avoue." —Le "Times", 26 juillet 1912.

M. Bonar Law, il est vrai, s'est appliqué ensuite à démontrer que le "pays n'a jamais été dans une situation plus périlleuse"; mais, comme en réalité l'Angleterre n'a jamais été en péril, cette expression pouvait avoir une signification bien moins importante qu'elle ne semble tout d'abord le comporter. Qu'il me suffise, pour l'instant, de faire observer qu'aucun membre du cabinet ne semble avoir accordé la moindre importance au péril indiqué par M. Bonar Law; et il a lui-même, en somme, admis que la nation n'accordait aucune foi au danger qu'il présumait.

La meilleure preuve, peut-être, de l'état de confiance du peuple anglais, c'est que dans les luttes électorales récentes en Grande-Bretagne, les candidats des divers partis ont

à peine fait allusion au "péril allemand" et à la question navale.

Si les électeurs britanniques ne croient pas à l'existence d'un péril sérieux ou imminent, c'est sans doute qu'ils ont foi dans la véracité des déclarations des membres responsables de leur gouvernement, qui sont ou doivent être absolument renseignés sur la réalité des faits.

Le 2 juillet, presque au moment de l'arrivée des ministres canadiens à Londres, il y a eu, à la Chambre des lords, un débat sur les opérations navales dans la Méditerranée. Lord Crewe, parlant officiellement au nom du ministère, déclara ce qui suit:

"Envisageant notre situation actuelle dans n'importe quelle partie du monde, nous n'hésitons pas à déclarer que nous considérons la sécurité du pays comme parfaite."—Le "Times", 3 juillet 1912.

Puis, développant les motifs sur lesquels il appuyait cette déclaration catégorique, lord Crewe ajoutait:

"Reportons-nous au 31 mars de l'année courante: nous constatons que nous avons seize cuirassés et croiseurs-cuirassés du type Dreadnought, contre quinze que possèdent toutes les autres puissances dans les eaux européennes. L'an prochain, nous aurons vingt-quatre vaisseaux de cette catégorie contre vingt et un entre les mains de toutes les autres puissances navales de l'Europe réunies. Ceci constitue une marge substantielle au delà du two power-standard."—Le [illegible] 1912.

Sachant qu'il possède deux dreadnoughts contre un possédé par chacune des puissances européennes, l'Anglais ne jette qu'un regard amusé sur ce qu'il croit être les affirmations exagérées de quelques politiciens, dénués de renseignements, qui occupent les banquettes de l'opposition.

Le comte Brassy, expert reconnu en ce qui concerne les choses de la marine, prit ensuite la parole pour protester contre l'idée de limiter la comparaison aux navires de combat:

"Les croiseurs, dit-il, ne devraient pas être omis. Nous avons une prépondérance écrasante quant à tous les types, et surtout quant aux types les plus puissants... La flotte allemande n'a pas de navires à opposer à nos croiseurs cuirassés... Si nous sommes ponctuels à construire les navires qu'il nous faudra, les alarmistes seront réduits au silence et les relations internationales s'amélioreront".—Le "Times", 3 juillet 1912.

Le 4 juillet, lorsque la Chambre des communes était à étudier le budget de l'armée, le colonel Seely, secrétaire de la Guerre, discutant la possibilité d'une invasion étrangère en Angleterre, parla, en ces termes, de l'immense supériorité des forces navales de la Grande-Bretagne:

"S'inspirant des considérations qu'il avait énoncées, il dit qu'une invasion comme celle-là semblait comporter de telles difficultés qu'on ne pourrait débarquer une armée considérable sur ces grèves sans que ni avant que nous eussions perdu notre domination sur mer; et il refusa de regarder cette perte comme possible, à cause de la puissance éminemment supérieure que nous avons et dont il pensait que nous jouirions toujours. Quel que fût le gouvernement régnant, il devait être de son devoir de maintenir notre domination sur mer, attendu qu'elle constituait l'élément de notre existence".—Le "Times", 5 juillet 1912.

Le 22 juillet, M. Churchill soumit au Parlement le budget naval supplémentaire du gouvernement et fit une revue approfondie de la situation au point de vue naval. Au sujet de la puissance comparative de la marine britannique, il dit:

"J'espère qu'on ne me pressera de tenter aucune comparaison des navires eux-mêmes et des escadres de ce pays avec ceux d'aucune puissance étrangère. De telles comparaisons seraient blessantes et odieuses pour autrui, et il est probable que nous nous ferions du tort à nous-mêmes en allant dévoiler nos propres opinions... J'espère qu'il me suffira de dire que les arrangements projetés seront, d'après l'avis de l'amirauté, à la hauteur des exigences de 1914 et 1915...

"Je suis heureux de dire, en me basant comme je le dois faire en ces matières, sur l'avis et l'opinion des autorités navales sur lesquelles le gouvernement s'appuie, que nous jugeons les arrangements décrits, non seulement les meilleurs que les circonstances puissent permettre, mais satisfaisants en soi pour les deux années ou les deux années et demie prochaines. Il n'est pas encore temps de pourvoir aux besoins de la dernière partie de l'année fiscale 1915-1916...

"La politique que j'ai exposée au comité cet après-midi est celle de l'amirauté; nous l'avons nous-mêmes fait valoir sans relâche et nous y avons confiance. Pour l'amirauté, je n'ai rien demandé qui ne fût nécessaire et je n'ai rien demandé que je n'aie obtenue".—Le "Times", 23 juillet 1912.

Au cours du même débat, M. Asquith, premier ministre, a dit de la façon la plus catégorique:

"Je fais peu de cas de ce que l'on peut appeler 'panique' ou 'péril'. Je crois que rien n'y prête, dans la moindre mesure, pour le moment. Cependant, il importe au plus haut point que nous sachions prévoir clairement ce qui pourrait arriver, et nous préparer, à temps, à jouer le rôle que nos responsabilités nous auront imposé... Jamais notre marine n'a cessé, elle ne cesse pas, aujourd'hui même, d'être éminemment supérieure pour nous protéger contre toute combinaison à laquelle nous aurions raison de nous attendre. Mais, je le concède sans restriction, il nous faut maintenir cette position, et la maintenir complètement". (Applaudissements.)

Puis M. Asquith tonne contre la prétention que le gouvernement réduisait un peu trop son programme concernant la construction des navires à l'avenir:

"J'ai soutenu, dans cette Chambre et ailleurs, dit-il, que dans un art instable comme celui de la construction des navires de guerre, ... c'est une grave erreur de faire des préparatifs pour trop longtemps; on s'expose ainsi à avoir des bateaux démodés, hors d'usage et incapables de répondre aux exigences croissantes du service naval; c'est perdre de l'argent, ou encourir une double dépense pour les remplacer. L'histoire de notre marine fourmille d'exemples comme celui-là, et il me ferait peine de voir cette expérience se répéter.

"Mais, que la Chambre en ait l'assurance, lorsque, l'année prochaine, nous présenterons notre budget, nous n'aurons pas manqué de faire tout ce que nos aviseurs jugent néces-

M. KAY.

saire à la parfaite sauvegarde des intérêts britanniques dans la Méditerranée et ailleurs". (Applaudissements.)—Le "Times", 23 juillet 1912.

Le 24 juillet, la question navale fut encore discutée à la Chambre des Lords et parlant de nouveau au nom du gouvernement, lord Crewe passa en revue toute la situation et combattit l'idée qu'il faut maintenant un plus grand nombre de dreadnoughts. Voici, en résumé, ce qu'il dit:

"Nous avons droit de demander où s'arrêteront les sacrifices exigés pour le maintien de notre prépondérance absolue. Il est très facile de concevoir qu'il peut venir un temps où huit dreadnoughts dans la Méditerranée, tout à fait séparés de la flotte maintenue dans les eaux britanniques, ne nous assureront guère de prépondérance sur des adversaires possibles. En 1915 il y aura, dans la Méditerranée, sept dreadnoughts appartenant à différents états. S'il nous faut considérer tous les pays comme ennemis possibles, et en considérer à peine un comme ami probable, il me paraît impossible d'étayer un raisonnement sur cette base-là. En présentant la cause sous un pareil jour on pourrait donner lieu aux combinaisons les plus effroyables qui se puissent concevoir. . .

"Il y a d'autres considérations. Si vous vous empressez de donner à votre programme les plus grandes proportions dont il soit susceptible, vous perdez le bénéfice des améliorations continues qui pourraient se faire dans les plans et qui se feront pour ainsi dire certainement dans la construction et les armements.

"Il y a autre chose. Si vous présentez un programme trop vaste vous allez au-devant du mal que vous désirez éviter, parce que le peuple à qui vous dites que vous allez construire malgré lui est littéralement poussé à hâter la mise en pratique et peut-être l'élargissement de son programme. Vous tendez, jusqu'à ce point, à empêcher la réalisation même de l'espoir que vous nourrissez.

"Il est vrai que, l'année prochaine, en vue de ce que sera la puissance maritime du monde dans trois, quatre ou cinq ans, il va falloir, encore une fois, regarder les faits bien en face. Toutefois, je ne saurais admettre que le gouvernement y va d'une façon trop parcimonieuse à ce sujet, car je ne puis concevoir que nous n'ayons pas à notre disposition assez de temps pour faire face aux exigences quelconques qui se présenteront.

"Je demanderai à la Chambre de considérer que, même si nous ne pouvons pas approuver le programme du noble comte (Selborne) ou certaines opinions qu'il a exprimées concernant les exigences de la situation, nous comprenons tout comme lui la nécessité de maintenir l'invincibilité des moyens de défense de ce pays, et croyons, nous aussi, que ces moyens de défense constituent la plus sûre garantie de la paix universelle".—Le "Times", 25 juillet 1912.

Le même jour, c'est-à-dire le 24 juillet, la Chambre des communes se constitua en comité des subsides pour étudier le budget de la marine. Sur l'avis que l'allocation du gouvernement était insuffisante, M. Churchill, premier lord de l'amirauté, exprima la "confiance absolue" du gouvernement dans la suffisance de son programme et insista particulièrement sur "le grand avantage matériel qu'il y avait à ne jamais décider la construction d'un navire avant le dernier moment compatible avec la sécurité complète", parce que les types de navires deviennent trop vite démodés. Voilà, dit-il, aux applaudissements de la Chambre, "ma réponse à l'honorable gentleman qui se tient sous la passerelle et demande la construction immédiate de nouveaux navires avant l'heure où les meilleurs plans de construction aient pu être achevés".

Venant aux détails du programme du gouvernement concernant la construction de dreadnoughts, M .Churchill dit:

"Peut-être pourrais-je dire au comité quelles sont nos perpectives concernant la construction des dreadnoughts. Nous espérons avoir, dans les trois derniers mois de 1913, 18 navires de combat du type dreadnought, alors que l'Allemagne en aura 13. Dans les trois derniers mois de 1914, nous en aurons 24, et l'Allemagne, 16, d'après nos calculs. Dans les trois derniers mois de 1914, nous en aurons 24, et l'Allemagne, 16, d'après nos calculs. Dans les trois derniers mois de 1915 nous en aurons 27 et l'Allemagne 17. Je laisse de côté les croiseurs. Je ne compte pas les deux Lord Nelson, bien que ces navires soient comptés comme des dreadnoughts par les Français et soient, assurément, des navires d'une très grande efficacité et d'une très grande puissance. En jetant un regard sur ces chiffres, qui ne comprennent pas les croiseurs et ont seulement rapport aux navires de combat, la Chambre verra que la déclaration comportant que nous avons seulement une marge de quatre navires dans la mer du Nord, a besoin d'être qualifiée par plusieurs autres observations". En réponse à une question concernant le nombre de croiseurs de combat non compris dans son premier exposé, M. Churchill dit:

"Nous aurons huit croiseurs de combat, dans les trois derniers mois de 1913, alors que l'Allemagne en aura quatre. Dans les trois derniers mois de 1914, nous en aurons neuf, et l'Allemagne, cinq. Dans les trois derniers mois de 1915, nous en aurons dix, et l'Allemagne, six. Voilà tous les chiffres"

M. Churchill déclare que la situation ne sera pas satisfaisante avant l'année 1915", et ajoute:

"On a dit que j'ai décrit les dangers dont nous sommes menacés et que, cependant, je n'ai rien fait pour y parer?

"Nous dépensons 45 millions de livres sterling cette année. N'est-ce rien? Nous allons dépenser encore plus l'année prochaine. N'est-ce rien? Nous portons l'effectif de la marine de 133,850 hommes—c'est ce qu'il comprenait le 31 mars 1912—à 141,150 hommes—chiffre auquel nous espérons qu'il s'élèvera au 31 mars 1913. Puis nous nous proposons de porter ce chiffre à 146,000 à la fin de 1914,—autre augmentation de 5,000—et il y en aura d'autres encore à l'avenir. Nous créons une réserve immédiate qui comprend 2,000 hommes et qui, nous l'espérons, sera de 5,000 l'année prochaine, afin de pouvoir munir cette escadre extraordinaire du nombre d'hommes nécessaire.

"Considérons la construction de nouveaux navires. Cette année, l'Allemagne en fait construire deux, et nous, quatre. On nous dit que, l'année prochaine, l'Allemagne va faire construire un navire supplémentaire. Nous allons en faire construire deux. N'est-ce rien? Cette année, l'Allemagne fait construire deux petits croiseurs; nous en faisons cons-

truire huit, pas aussi gros, mais beaucoup plus rapides. Nous hâtons la construction de ces huit navires. Il est vrai que, cette année, l'Allemagne hâte la construction de douze torpilleurs. Nous avons hâté la construction de vingt torpilleurs. On s'attend que, dans le cours des prochains 18 mois, la flotte allemande sera augmentée de 21 torpilleurs. La nôtre sera augmentée de 43 torpilleurs, pendant la même période.

"Le principe dominant de la loi navale allemande réside dans la création d'une troisième escadre de combat qui sera développée graduellement et sera au complet vers la fin de 1914. Nous avons déjà créé notre nouvelle escadre, elle est en pleine existence. On nous dit que c'est là prévoir le danger mais ne rien faire pour y parer. Ces déclarations s'annihilent d'elles-mêmes. Je ne crois pas que des paroles extrémistes soient du tout susceptibles de servir la cause d'un développement naval méthodique, régulier et persistant, cause que je suis venu défendre ici.

"Hier, lord Selborne exigeait la construction de huit nouveaux dreadnoughts. Je me demande si, étant donné que nous construirions huit nouveaux dreadnoughts à raison de 20 millions, nous pourrions les munir de soldats et d'officiers quand ils seraient prêts. Si nous le pouvions pas, autant vaudrait nous étendre sur ces masses de fer ou employer des navires des plus ordinaires et qui suffiraient amplement à faire ce que ces dreadnoughts auraient à faire aux dates indiquées. Bien que je sois très fier du grand service que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, je n'éprouverais pas la moindre satisfaction à être chargé du devoir de faire construire huit nouveaux dreadnoughts à l'heure qu'il est. Je ne pourrais pas venir dire devant la Chambre des communes, comme je vous le dis à vous, que je crois nécessaire à la sécurité de l'état chaque denier actuellement inscrit au budget.

"Nous sommes maîtres de la situation. Il n'y a aucune cause quelconque de panique ou d'alarme. Si nous ne sommes pas capables de faire, à une date quelconque de l'avenir, ce que notre sécurité exigera nécessairement, nous n'aurons à nous en prendre qu'à nous-mêmes. Nous pensons que, si la Chambre accepte ces recommandations et nous accorde les amples ressources que nous la prions de nous accorder, nous serons en état d'assurer notre sécurité pour l'année 1914, et en 1915 nous ne serons pas en plus mauvaise posture qu'en 1914. La proportion de navires que nous aurons en 1916 tendra légèrement à augmenter, cette année-là. Aucun nouveau développement se rattachant à l'année 1914 ne peut avoir lieu maintenant, et tout développement se rattachant aux années 1915 et 1916 pourra être étudié effectivement quand il s'annoncera".—Le "Times", 25 juillet 1912.

Les déclarations officielles et positives que je viens de citer établissent catégoriquement les faits suivants:

1. Les relations politiques entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sont excellentes.

2. Même si ces relations n'étaient pas celles de l'amitié et du bon vouloir, la Grande-Bretagne possède, dans la mer du Nord, "une puissance énormément supérieure"; et, de plus, suivant la parole du premier ministre Asquith, "ses forces navales sont absolument supérieures à toute combinaison qu'on puisse raisonnablement anticiper".

M. KAY.

3. La supériorité croissante de la puissance maritime de l'Angleterre est aujourd'hui assurée jusqu'en 1916.

4. Dans son budget naval de l'an prochain, le gouvernement britannique pourvoira l'amirauté de tous les fonds qu'elle croit nécessaires au maintien intégral des intérêts britanniques.

5. "Un programme à grand étalage" est non seulement inutile, mais tendrait "à faire surgir le mal même qu'on veut éviter".

6. Une construction plus rapide de vaisseaux entraînerait nécessairement un gaspillage de deniers, et les autorités britanniques ne peuvent "concevoir de conjecture possible pour laquelle nous n'avons pas réservé une marge de temps suffisant à nos besoins".

7. De fait, le gouvernement britannique est "maître de la situation"; et "il n'y a aucune cause quelconque de panique ou d'alarme".

Telles sont les déclarations des fonctionnaires suprêmes du gouvernement et de l'amirauté de la Grande-Bretagne. Sauraiton s'étonner que le peuple anglais refuse de s'alarmer à la suggestion de politiciens dépourvus de l'autorité responsable et incapables d'appuyer leurs doléances d'arguments sérieux, dans l'une ou l'autre des chambres du parlement? Le peuple de la Grande-Bretagne croit en toute confiance que son gouvernement a fait, qu'il fait actuellement et qu'il fera à l'avenir tout ce qui est nécessaire pour maintenir la suprématie navale de la Grande-Bretagne.

Ce gouvernement est exclusivement responsable aux électeurs du Royaume-Uni. Il n'y a pas plus de cinq ans, le premier ministre d'alors, sir Henry Campbell-Bannerman, déclarait à la conférence impériale de 1907, que: "Le coût de la défense navale et la responsabilité de la direction des affaires étrangères sont inséparables".

Aussi longtemps que les électeurs britanniques seront satisfaits de la direction que leur gouvernement donne aux affaires étrangères et des mesures qu'il a prises pour la défense navale, pourquoi les Canadiens entreprendraient-ils, par des dons gratuits de deniers publics, d'exprimer leur méfiance à l'endroit du gouvernement britannique, qui n'occupe vis-à-vis d'eux aucune situation responsable? Pourquoi s'efforceraient-ils de combler une prétendue lacune dans le programme de construction navale de la Grande-Bretagne, lorsque le gouvernement du royaume et les experts de l'amirauté déclarent, avec tant d'assurance, qu'il n'existe aucune lacune de ce genre?

Je ne désire nullement combattre l'idée que le Canada contribue amplement à la défense navale de l'empire,—pourvu qu'il le fasse dans des conditions qui comportent (pour tous les sujets britanniques) l'égalité des droits politiques et pour le Canada une participation adéquate à la direction et au gouvernement de l'empire et de ses relations internationales. Mais c'est là un problème qui demande un travail de patience et d'intelligence, surtout si l'on tient compte des difficultés résultant du désir non équivoque que le gouvernement britannique manifeste de conserver, aussi rigidement que jamais, sa suprématie exclusive.

Le 22 juillet dernier, M. Churchill a déclaré, à la Chambre des communes, que "M.

Borden et ses collègues sont maintenant saisis de tous les faits; nous avons discuté avec eux, en toute liberté et en toute confiance, l'action qui doit en résulter, et les mesures propres à surmonter les obstacles qui entravent cette action."

On ne saurait concevoir qu'aucun des faits révélés aux ministres canadiens puisse différer des déclarations officielles que je viens de citer. S'il en est ainsi, il n'y a pas lieu de se livrer à une hâte immodérée; mais au contraire, il y a maintes raisons pour que toute contribution de la part du Canada, bien proportionnée à nos ressources et subordonnée à notre dignité nationale, soit basée sur un principe qui s'impose à l'approbation du peuple canadien. Il importe aussi que cette contribution soit régulière et constante, et qu'elle assure le maintien de la suprématie navale de l'empire dont nous faisons partie.

C. H. CAHAN.

Montréal, 3 octobre 1912.

D'après ces discours et ceux de lord Grey, il est évident que nous devons chercher ailleurs la preuve d'une urgence. En 1907 l'amirauté était d'avis que les colonies devaient protéger leurs côtes, et en juin 1912, le premier lord de l'amirauté, M. Churchill, disait la même chose dans un discours prononcé avant l'arrivée du premier ministre du Canada, lorsqu'il est allé en Angleterre lui porter son plan d'urgence. Cette urgence a été créée à la suite d'alliances politiques en Angleterre, et non pas en raison d'aucun danger, ou défaut de préparation de la marine anglaise. Le parti unioniste d'Angleterre n'aimait pas la politique du gouvernement canadien parce qu'on ne mettait pas comme condition que la contribution serait une addition au programme déjà adopté par l'amirauté.

M. TURGEON: Mon intention est d'appuyer l'amendement du chef de l'opposition et le sous-amendement de l'honorable député de Cap-Breton. Les journaux et les orateurs du parti conservateur disent que nous gaspillons le temps de la Chambre en discutant aussi longtemps et avec d'autant d'énergie, et de dévouement à notre cause, le problème qui nous est présentement soumis; ils disent que nous devrions régler nos différends comme des hommes d'affaires, mais les hommes d'affaires sont souvent obligés de parler très longtemps avant de pouvoir régler leurs différends, et ils sont mêmes quelquefois obligés de dissoudre la société avant d'en venir à une entente. Il est de notre devoir de nous opposer à cette mesure de toutes nos forces, parce que si elle était adoptée elle changerait notre situation constitutionnelle, et, conséquemment, non seulement nous sommes obligés, mais c'est notre devoir sacré de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour faire comprendre au Gouvernement les sentiments du peuple sur cette grande question.

L'honorable député de Queen-et-Sunbury (M. McLean) a pris une attitude un peu différente de celle du parti libéral. Je sais qu'il obéit à des convictions sincères, e j'ai remarqué que, depuis qu'il a fait la louange du "Niobé", nous avons entendu à son sujet moins de critiques de la part des honorables députés de la droite.

Mon honorable ami a prétendu aussi que nous ne pouvions pas construire en Canada des navires qui répondraient aux exigences de l'amirauté anglaise. Je répondrai à l'honorable député de Sunbury-et-Queen de même qu'à l'honorable député de Waterloo-nord, que je crois le peuple canadien capable de faire autant que les autres nations du monde, sous ce rapport. Nous avons accompli de grandes choses dans le passé, nous avons développé nos ressources naturelles et nous avons exécuté d'importants travaux de génie, et je prétends que nos ouvriers sont très capables de construire des navires de guerre de même que des navires pour le commerce. L'honorable député de Sunbury-et-Queen prétend que nous ne bon marché au Canada qu'en Angleterre, et pouvons pas construire ces navires aussi le ministre de la Marine et des Pêcheries a soumis des chiffres tendant à montrer que la construction des navires de guerre coûterait beaucoup plus au Canada, que de l'autre côté de l'océan. Je rappellerai cependant à mes honorables amis que, bien que la création de l'industrie des navires de guerre dans notre pays doit nécessairement coûter beaucoup d'argent, les profits et avantages qui en résulteront à la longue pour le Canada l'emporteront sur le coût initial. A mesure que notre population augmentera, cette industrie se développera et le pays sera amplement remboursé de l'argent qu'il aura pu débourser pour établir cette industrie.

Je mentionnerai ici que le gouvernement libéral, dans le but d'aider à l'industrie du fer et de l'acier, a payé pendant plusieurs années de fortes primes à cette industrie. Un examen des chiffres montre qu'entre les années 1896 et 1911 le gouvernement a payé plus de $16,000,000 en primes à l'industrie du fer et de l'acier. Mais le gouvernement libéral a donné encore plus au peuple que ces primes annuelles; il lui a fourni l'occasion de créer une industrie qui donnera dans l'avenir des profits plus grands que n'en ont donné ces primes annuelles.

L'industrie des navires au Canada ne serait pas nécessairement restreinte à la construction des navires de guerre. Aujourd'hui nos grandes compagnies de navigation font construire leurs vaisseaux en Angleterre, mais elles pourraient, si l'industrie des navires était établie dans notre pays, les faire construire au Canada. Le pays souffre beaucoup du fait que l'industrie des navires n'a pas été encouragée au Canada pendant ces dernières années, et les honorables membres de la droite me paraissent faire

tout ce qui est en leur pouvoir pour priver le peuple canadien des avantages qui en résulteraient.

Un argument dont mes honorables amis de la droite se sont très souvent servis est celui que la proposition du très honorable chef de la gauche coûterait plus d'argent au Canada que la contribution de $35,000,000 à l'amirauté anglaise. De deux choses l'une, ou cette contribution acquittera le Canada de toute obligation future envers l'empire, ou ces contributions seront continuées. Mais si nous avions une marine canadienne, soumise à la direction du Gouvernement canadien, nous pourrions accroître cette marine conformément au désir du peuple et suivant les besoins du pays, tandis que la politique de contribution du Gouvernement actuel, si elle doit être continuée dans l'avenir, sera guidée, non pas par les désirs du peuple canadien, mais par ceux du parlement siégeant à Londres.

On a dit que les navires que le Gouvernement se propose d'offrir à l'amirauté pourront être rendus au Canada si nous le désirons, mais quels avantages le Canada retirera-t-il de ces navires après qu'ils auront fait un service de cinq, six ou peut-être dix ou douze ans. Mais si ces navires doivent être les plus grands et les plus forts qu'il y aura dans la mer du Nord, l'Angleterre pourra-t-elle s'en dispenser? D'un autre côté à mesure que les années s'écouleront, le Canada, dont le commerce et les ressources auront été développés, sera plus en état d'entreprendre lui-même la protection de ses côtes et d'aider la mère patrie s'il en est besoin.

On prétend que nous sommes incapables de construire des navires au Canada. Je considère que c'est une insulte à nous faire et que l'on ne connaît pas la valeur du peuple canadien. Toutes les autres nations maritimes du monde ont pu construire leur propre marine. Prenons le cas du Japon. Lorsqu'en 1894 il a déclaré la guerre à la Chine, le Japon n'avait pas construit un seul de ses navires de guerre. Dix ans plus tard, lorsqu'il a déclaré la guerre à la Russie, il avait six cuirassés d'escadre et huit croiseurs cuirassés, quarante-quatre croiseurs d'autre sorte, dix-neuf contre-torpilleurs, et dix-huit torpilleurs. En 1909, le Japon possédait treize cuirassés d'escadre, douze croiseurs cuirassés, quarante-quatre croiseurs d'autre sorte, cinquante-cinq contre-torpilleurs et soixante-sept torpilleurs, soit un total de deux cent quatre navires de guerre. En présence de ces chiffres, je demande à la Chambre de songer à ce que le peuple canadien, avec son intelligence, son énergie et ses ressources, pourrait faire dans quinze ou seize ans. Nous avons réussi dans toutes les industries que nous avons entreprises, et je suis certain que si nous entreprenons de construire une marine, cette marine sera en état de répondre aux besoins de notre commerce croissant et assez forte pour protéger nos côtes. Nous ne devrions pas retarder plus longtemps avant de commencer la construction d'une marine et de chantiers maritimes. L'amendement proposé par l'opposition est conforme aux désirs exprimés par l'amirauté anglaise, dans les conférences impériales de 1907 et 1909, et conforme aussi à la résolution adoptée unanimement par cette Chambre en 1909.

J'ai été surpris d'entendre nos honorables amis de la droite dire que la politique du parti libéral était une politique séparatiste. Ceux qui disent cela ont certainement oublié qu'ils ont eux-mêmes voté en faveur d'une marine canadienne en 1909, de sorte que si c'est une politique séparatiste, ils sont coupables eux-mêmes de l'avoir appuyée. Je n'ai pas besoin, je crois, de parler du dévouement du peuple canadien au drapeau anglais. Une autre raison c'est que l'empire anglais, répandu comme il l'est sur toutes les parties du monde, ne peut pas être protégé par un seule flotte concentrée dans une seule mer.

L'étendue de l'empire anglais est un obstacle à la concentration d'une flotte laissant les autres parties de l'empire non protégées. En ne remplissant pas les engagements pris avec l'amirauté et les autres puissances, le Canada se place dans une position des plus humiliantes qu'une nation puisse se placer, une position déshonorante.

Le Gouvernement semble n'avoir fait aucune démarche pour correspondre avec les représentants de l'Australie au sujet de cette question.

Sir George Reid, ex-premier ministre d'Australie, disait dans cette ville, à un banquet où il a récemment pris la parole, que ceux-là assumaient une lourde responsabilité qui tentent de modifier profondément les relations des colonies avec l'empire, et je crois que le premier ministre manque peut-être de prudence en proposant une modification aussi radicale des rapports du Canada avec la mère patrie. Une politique comme celle que renferme la proposition à l'étude tendrait, dans ce vingtième siècle, au démembrement que l'on a vu autrefois se produire dans le cas de l'empire romain et de l'empire d'Espagne.

L'honorable député d'York-sud a prétendu que la politique du chef de l'opposition est une politique séparatiste, qu'elle est en désaccord avec les principes qui doivent lier le Canada et les colonies autonomes à la mère patrie. L'article 23 de la loi de 1910 sur le service naval, qui a pour beaucoup donné lieu à la division qui existe dans les rangs du parti conservateur, porte que le Gouverneur en conseil peut dans un cas urgent mettre à la disposition de Sa Majesté, pour servir généralement à la marine royale, toute ou partie de la flotte de guerre du Canada, laissant ainsi à ce dernier le

contrôle de sa propre marine, subordonnément à l'avis de l'amirauté anglaise. Je ne vois pas en quoi ce peut être là une politique séparatiste. Par cette loi de 1910, le parti libéral se déclarait prêt à agir conformément à la prière que lui ferait l'amirauté anglaise de mettre à sa disposition la flotte canadienne. Je demande aux membres de la droite de me dire en quoi cette politique constitue un manque de loyalisme ou de patriotisme envers l'empire britannique. Depuis que cette mesure a été mise sur le tapis, les événements ont démontré que nous avions eu raison de ne pas admettre l'existence d'une crise et de ne pas consentir à la politique navale, que le Gouvernement allait nous proposer, et qui nous a paru imprudente et mal avisée. Il y a quelques mois l'ambassadeur d'Allemagne en Angleterre exprimait l'espoir de voir les deux pays s'unir par les liens de l'amitié, et l'on nous annonce aujourd'hui que l'Allemagne accepte pour la marine anglaise une supériorité des six dixièmes sur la marine allemande, et qu'une sorte d'entente cordiale règne entre les deux pays. Imposer aujourd'hui à l'Angleterre ces vaisseaux, ce serait de la part du Canada réveiller les susceptibilités de l'Allemagne. M'est avis, monsieur l'Orateur, que le peuple du Canada, dans la proportion de dix contre un, conseillera au cabinet de ne pas persister dans la ligne de conduite qu'il suit à l'occasion de cette affaire. L'Angleterre a été obligée de retirer ses vaisseaux du littoral de ses possessions d'outre-mer, et la politique du parti libéral, qui est d'assurer la protection des côtes des colonies autonomes, du Canada entre autres, est, je crois, pour l'empire la plus avantageuse.

Elle sera pour la mère patrie une source d'allègement. Il sied mal à des membres du Parlement de lancer à la tête de leurs adversaires des épithètes de déloyauté, parce que nous ne sommes pas de leur avis sur cette question. Cependant le parti libéral a mainte fois démontré que sa conduite s'inspirait d'un sentiment profond de loyalisme et de dévouement envers l'empire britannique. Je n'ai d'excuse à faire à personne au Canada pour mon dévouement à l'empire britannique, et je sais que mon très honorable chef et ami ne le cède à quiconque pour son loyalisme. Le chef du parti libéral a été accablé de reproches pour avoir une fois dit dans cette Chambre que le Canada pourrait n'être pas dans la lutte parce que l'Angleterre serait en guerre. Mais à ceux qui blâment sir Wilfrid Laurier pour avoir tenu ce langage, je signalerais l'attitude qu'a prise lord Haldane relativement au traité fait il y a quelques années entre la Grande-Bretagne et le Japon. Lord Haldane, à qui l'on demandait quelle serait la conséquence d'un traité où les colonies n'étaient pas mentionnéees, répondit que les relations des colonies avec la métropole étaient chose qui les regardait, et que, n'ayant pas été comprises dans le traité, elles ne pouvaient se considérer comme y ayant été partie.

Au point de vue de la constitution, ce projet de loi ne devrait pas être adopté. Personne plus que l'honorable député de Gloucester n'a de respect pour la constitution anglaise et pour les principes qui en sont la base, et nul groupe ne désire plus sincèrement la perpétuité des principes de cette constitution que la minorité catholique du Nouveau-Brunswick. Je prierais le Gouvernement de ne pas risquer un pas de plus dans cette affaire. L'heure est arrivée d'un remaniement de la carte électorale, et, qu'une élection doive ou ne doive pas avoir lieu, un projet de loi devrait nous être soumis cette année. Le Gouvernement devrait dissoudre les Chambres et consulter le peuple, selon que le veut la constitution. Je ne suis pas en faveur d'un plébiscite. Nous en avons eu un en 1897, et les difficultés qui sont alors survenues se représenteraient.

M. McCREA: Monsieur l'Orateur, des gens qui prétendent s'y connaître, nous disent que le Canada a atteint le rang de nation. Ses représentants ont donc le devoir d'élaborer pour son compte une politique navale, comme ils le font pour d'autres choses. Jusqu'ici, nos intérêts ont été surveillés et défendus par la mère patrie, mais on croit que le Canada devrait aujourd'hui prendre part à sa propre défense, en se constitutant une marine qui lui soit propre.

Personnellement, je voudrais espérer que le monde a atteint ce dégré d'intelligence et de civilisation qui rende possible la suppression de ces immenses armements et le règlement, par arbitrage, ou par quelque autre moyen plus paisible, des différends entre nations. On a tenté, mais sans succès de faire cesser la guerre des Balkans. La paix ne sera forcément rétablie qu'après la destruction de vies nombreuses et de biens considérables. Aussi longtemps qu'un large groupe de gens se livrent à la fabrication des engins de guerre et au militarisme, inutile de nous attendre à une paix complète. Ne pouvant donc être sûr de cette paix indéfinie, il faut que le Canada se conforme à l'usage qui prévaut et se donne une marine. La question est alors de savoir quelle est pour le Canada la meilleure politique à suivre: la centralisation, ou une marine à lui. Si un particulier avait de nombreux enfants qui, l'âge venant, se marieraient et amèneraient à la maison commune leurs femmes ou leurs maris, les jalousies ne tarderaient pas à se montrer et ce serait d'interminables difficultés. De même en est-il de la centralisation en matière navale: les nôtres se figureraient peut-être qu'on ne leur donne pas une juste part des places, et, au lieu d'être pour l'empire une source de force, ce serait une cause de faiblesse.

Avant de prendre une décision dans cette affaire, il conviendrait de résoudre la question du remaniement de la carte électorale. Un projet de loi à cet effet devrait, je pense, être présenté par le Gouvernement. Quand une fois le peuple aura dans cette Chambre le nombre de représentants auquel il a droit, il faudra le consulter sur ce qu'il pense de la présente proposition. Ensuite, quel que soit le résultat, nous serons satisfaits.

M. H. S. BELAND (Beauce): Par le projet de loi en discussion, le Gouvernement se propose d'accroître les forces navales de l'empire en y ajoutant trois vaisseaux qui devront être construits en Angleterre et mis à la disposition de l'amirauté. Aucune disposition de ce projet de loi ne nous assure que les vaisseaux reviendront pour faire partie d'une marine canadienne. L'amendement veut que ces 35 millions soient employés à l'organisation d'un service naval au Canada. La question des deux parts est donc clairement posée. Le premier ministre a fortement appuyé sur le vote donné par les membres de la gauche en faveur du paragraphe (a) de la résolution. Cela est vrai, mais ce n'est pas toute la vérité. Nous avons, en votant pour la première partie de la résolution, mis une réserve, et cette réserve, ç'a été que l'on organiserait un service naval canadien.

Les membres de la droite disent qu'il nous est impossible avec 35 millions de construire deux escadres. Je crois que le premier ministre a déclaré qu'il y faudrait 150 millions. Comment est-il arrivé à ce chiffre? Il serait intéressant de le savoir. Voyons si, pour cette somme, nous pourrions nous procurer deux escadres. Le premier ministre peut-il pour 35 millions fournir trois des croiseurs les plus puissants? Non, il ne le peut pas. Il a présenté des chiffres indiquant le coût d'un de ces puissants navires qu'il est question de donner, et, si vous multipliez ces chiffres par trois, vous arrivez à la somme de 37 millions. Comme l'a fort bien observé mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair), nous n'avons absolument aucune raison de construire trois des navires les plus gros et les plus puissants du monde. Mais des navires comme, par exemple, l'"Indomitable" ne sont pas à dédaigner. L'"Indomitable" est un vaisseau de 17,250 tonnes. Ou encore prenez l'"Indefatigable". C'est un croiseur de 18,750 tonnes. Deux vaisseaux de cette classe coûteraient £3,073,520; six croiseurs du type Bristol coûteraient £2,189,700; six contre-torpilleurs pour chaque escadre, douze en tout, à £120,000 chacun, feraient £1,440,000; six sous-marins, trois pour chaque escadre, à £95,000 chacun, font ensemble £772,000; ou un total, d'après les prix indiqués dans la dernière édition de l'annuaire naval, de £7,275,620. Mettant la livre sterling à $4.86, on arrive à la somme de $35,359,000, qui est inférieure de 2 millions au coût des trois navires de guerre que le Gouvernement se prépare à faire construire. Rien ne nous presse, que je sache, d'organiser le service naval en question, non plus que de lancer le pays dans les frais considérables que le Gouvernement nous propose de faire. Nulle crise n'existe. Personne dans cette Chambre, personne dans le pays ni même en Angleterre ne croit aujourd'hui à l'existence d'une crise. Le discours de M. Churchill, prononcé le 29 juillet 1910, a montré qu'en 1917 la position de la marine britannique sera meilleure qu'elle n'est aujourd'hui. Lorsque j'ai parlé sur cette question auparavant, j'ai omis de communiquer à la Chambre des chiffres qui sont intéressants touchant le tonnage des flottes respectives de l'Angleterre et de l'Allemagne. Le jaugeage total de la marine de guerre britannique est de 1,884,000 tonneaux; celui de la flotte allemande, 942,000, juste la moitié. J'appuie l'amendement que le chef de l'opposition a proposé à cet article parce qu'il est à l'unisson de la politique du gouvernement anglais. Je recommande à mes amis de la droite d'étudier avec soin le discours qu'a prononcé M. Churchill le 15 mai 1912 au banquet des constructeurs de navires. Il dit dans ce discours que les dix prochaines années seront consacrées à l'organisation et à l'accroissement des forces navales actives des grandes colonies d'outre-mer. Voilà quel a été le programme annoncé par M. Winston Churchill, le 15 mai, peu avant le voyage en Angleterre de M. Borden et de ses ministres, et, s'ils n'ont pas rapporté au Canada ce programme, c'est qu'ils étaient passés de l'autre côté prêts à nous imposer une contribution en argent et en navires à l'empire britannique.

Au cours d'un récent article, le "Star" de Montréal dit que la Grande-Bretagne ne manque pas de navires, qu'elle a une bonne marge de supériorité sur l'Allemagne à cet égard; mais il lui est impossible de garder tous ces navires prêts pour le combat, ou du moins ce ne serait qu'à grands frais et aux prix de graves inconvénients qu'elle pourrait fournir les hommes et les munitions. Or, ce Gouvernement nous propose de faire construire trois vaisseaux et de les remettre à la Grande-Bretagne, bien que celle-ci ne soit pas en mesure de maintenir en plein armement une bonne partie des vaisseaux qu'elle possède déjà. En 1915, la Grande-Bretagne aura dans la mer du Nord 37 vaisseaux à gros canons et l'Allemagne en aura 23.

M. CURRIE: L'honorable député ne doit pas oublier que la flotte britannique se divise en trois lignes, dont l'une se compose d'équipages de réserve, et à mesure qu'on ajoute de gros vaisseaux

à la première ligne, on met les navires de classe inférieure dans la classe des équipages de réserve, de sorte que le fardeau ne fait que changer d'épaule.

M. BELAND: Votre observation a bien sa valeur; mais les navires modernes de l'Angleterre sont si nombreux qu'elle n'a pas besoin actuellement, ni aura-t-elle besoin avant dix ou quinze ans, des trois dreadnoughts que vous voulez lui donner; ce système de participation financière se perpétuera; cette contribution-ci n'est que la première de la série. Voici ce que déclarait le premier ministre, le 5 décembre:

Est-il réellement besoin que nous fassions cette périlleuse et coûteuse tentative de créer une organisation navale spéciale au Canada, alors que nous pourrions, à des conditions tout aussi justes et aussi honorables, participer à notre gré à la défense navale, au moyen de l'organisation navale existante dans l'empire et utiliser ainsi pleinement et effectivement les hommes et les ressources du Canada.

Si ces paroles ne veulent pas dire que l'on se propose de fournir régulièrement de l'argent et des hommes à l'amirauté, elles n'ont aucun sens. Le ministre du Revenu de l'intérieur dit qu'il existe une crise. Il en est peut-être convaincu. Cette contribution est la première, dit-il, et sera la dernière; mais qu'il relise le discours de son chef et il demeurera convaincu que ce n'est que la première de la série et que la deuxième sera une contribution en argent et en hommes, puisqu'il serait indigne d'un Gouvernement canadien de fournir à la Grande-Bretagne des vaisseaux vides.

Ces navires une fois construits, si jamais ils le sont, le Gouvernement veillera à ce qu'on fournisse des hommes.

M. PUGSLEY: Comme le ministre de la Marine est au banc des ministres, je tiens à lui rappeler qu'il a promis de me donner une note sur le coût d'un cuirassé construit aux Etats-Unis? A-t-il cette note en ce moment?

M. HAZEN: Comme nous sommes encore à la même séance de la Chambre que lorsque j'ai fait cette affirmation, je n'ai pas encore eu le temps de me renseigner. A une prochaine séance, j'éclairerai l'honorable député à ce sujet.

M. PUGSLEY: Nous n'aurons peut-être pas d'autre séance, si nous persistons à siéger ainsi jour et nuit, au mépris des usages parlementaires, à moins que, faisant taire nos convictions, nous cessions de discuter cette question d'une manière juste, raisonnable et intelligente. S'il faut se soumettre à la force brutale et si on nous refuse les égards voulus, nous ne réussirons pas à nous éclairer. Le ministère ne voit-il pas que c'est là un renseignement auquel nous avons absolument droit et sans lequel il nous serait impossible de discuter convenablement la question? Quand j'ai traité cette question, avant qu'on eût signalé à l'attention du ministre les graves inexactitudes qui s'étaient glissées dans la statistique fournie à cette Chambre, touchant le coût de construction de ces navires, il avait déclaré que le coût de construction des cuirassés aux Etats-Unis, dépassait presque de $125 par tonne le coût en Angleterre. Je lui rappellerai que le coût du dernier cuirassé d'escadre sur le point d'être construit aux Etats-Unis est inférieur de $92 par tonne et que les conditions seraient à peu près similaires au Canada. Le ministre me dit qu'il obtiendrait une note sur le coût de construction de ce navire de guerre. Je reviendrai sur la question, en temps utile, et j'ai besoin de ce renseignement. Le ministre voudrait-il bien obtenir ce document de son ministère? ou bien levons la séance afin d'aller déjeuner, et alors le ministre pourra aller chez lui, puis retourner à son bureau au cours de la matinée et obtenir ce renseignement. Nous pourrions revenir ici vers les neuf heures. Monsieur le président, il serait scandaleux—qu'on me pardonne l'expression— de nous forcer à poursuivre le débat, sans pouvoir obtenir les renseignements absolument essentiels pour nous permettre de connaître le prix exact de ces vaisseaux.

M. HAZEN: L'honorable député s'est servi d'un langage fort énergique et insolite. Je tiens à dire que je n'entends pas entamer avec lui un débat en ce sens. Peut-être serais-je, plus tard, en mesure de faire pareille discussion avec lui, d'autant plus qu'il nous a dit combien il lui répugnerait de rengainer ses convictions à cet égard.

M. PUGSLEY: Voudriez-vous bien me dire quand j'ai dit pareille chose?

M. HAZEN: Il y a quelques instants à peine. Je serais infiniment peiné de voir l'honorable député obligé de faire chose aussi répugnante. J'ai dit que je citerais l'autorité sur laquelle je m'appuie. Je confirme mon affirmation, et cette autorité je la produirai, dès que j'aurai pu aller aux renseignements, mais pas avant.

J'ai passé la nuit ici, et ce soir j'ai encore fait acte de présence. A l'entendre, on dirait que je n'ai qu'à donner un ordre au département pour en obtenir tout ce que je veux. Il le sait, en ce moment, les bureaux sont fermés; mais j'obtiendrai ce renseignement à aussi bref délai que possible.

M. PUGSLEY: Cette excuse n'est pas valable.

M. HAZEN: Je ne prétends nullement donner d'excuses.

M. CURRIE (Simcoe): J'en appelle au règlement. Monsieur le président, je vous rappelle que le député de Saint-Jean viole le règlement.

M. PUGSLEY: Je n'enfreins nullement le règlement. C'est avant-hier que le ministre nous a dit qu'il obtiendrait ce renseignement. A titre de ministre il a mission ici d'éclairer cette Chambre et ce comité, il a le devoir de le faire .

Le PRESIDENT (M. Armstrong, de Lambton): Le ministre a donné sa réponse et l'honorable député l'acceptera, j'en suis sûr.

M. PUGSLEY: La réponse du ministre laisse à désirer.

M. HAZEN: J'ai donné ma réponse et je prétends m'en tenir là.

Le PRESIDENT: Le ministre dit que, les bureaux étant fermés, il ne saurait avoir accès aux dossiers en question qu'à une heure plus tardive de la journée. Cette réponse est acceptable, il me semble.

M. PUGSLEY: Cette réponse n'est pas acceptable, et réflexion faite, le ministre comprendra . . .

M. HAZEN: J'en appelle au règlement. J'ai apporté ma réponse et l'honorable député doit l'accepter. Le président a donné sa décision; l'honorable député viole donc le règlement, en insistant sur sa demande.

M. PUGSLEY: Je désire discuter.

Le PRESIDENT: J'ai donné ma décision sur cette question: c'est que le ministre ne saurait obtenir le renseignement désiré, avant l'ouverture des bureaux. Il est peu convenable de presser si vivement le ministre de fournir un renseignement qu'il lui est impossible d'obtenir avant l'ouverture des bureaux.

M. PUGSLEY: Il m'est absolument impossible de discuter cette question comme je désire le faire, sans avoir le renseignement que le ministre a promis de donner au comité.

M. CROTHERS: Je soulève la question de règlement. L'honorable député continue à discuter cette question, bien que vous ayez donné votre décision.

Le PRESIDENT: J'ai donné ma décision, et si elle est digne de respect, je prie l'honorable député de la respecter.

M. PUGSLEY: Je m'incline volontiers devant votre décision, comme d'habitude; seulement, j'ajoute qu'elle empêche la libre discussion sur la question.

M. MIDDLEBRO: J'en appelle au règlement. Bourinot dit que, lorsqu'on a donné réponse à une question, le règlement défend à tout député de formuler quelque observation sur cette question.

M. KNOWLES: Poursuivez donc la lecture de cet article du règlement; il se rattache aux questions posées en pleine Chambre, en présence de monsieur l'Orateur.

M. CURRIE.

M. MIDDLEBRO: Il s'agissait de savoir pourquoi le ministre n'avait pas fourni certain renseignement. Il a répondu à la question et le député de Saint-Jean ne saurait discuter cette réponse.

M. PUGSLEY: Le député de Moosejaw (M. Knowles) a parfaitement raison. L'article du règlement s'applique aux questions figurant au Feuilleton de cette Chambre. Touchant le coût de construction des navires au Canada, on a donné au comité des chiffres absolument erronés. Le ministre de la Marine a avoué que dans son calcul le premier ministre s'est trompé de $2,000,000.

M. CURRIE: J'en appelle au règlement. Le président a donné sa décision et l'honorable député ne peut interjeter appel de cette décision qu'à l'autorité même du comité. Si intense que soit la lutte qui se livre ici, il faut respecter les règles du débat.

Le PRESIDENT: Le député de Saint-Jean doit se rappeler que le ministre de la Marine a catégoriquement déclaré qu'il lui serait impossible, pour le moment, d'obtenir ce renseignement, vu que les bureaux sont fermés. J'ai rendu ma décision et je me crois parfaitement autorisé à déclarer que l'honorable député viole le règlement en persistant à demander qu'on fournisse le renseignement alors qu'il sait qu'il est impossible de l'obtenir pour le moment.

M. PUGSLEY: Je ne demande pas au ministre de déposer le dossier avant qu'il ait jugé bon de le faire. Je ne saurais le forcer à déposer ce document, mais je puis protester et dire qu'il est bien difficile d'argumenter en l'absence de ce renseignement.

M. CURRIE: J'invoque le règlement. Je tiens à dire que lorsqu'un membre de la Chambre persiste à discuter une décision du président il vous appartient de le nommer.

Le PRESIDENT: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'en venir là. Je suis sûr que l'honorable député de Saint-Jean n'a pas le désir de s'insurger contre la décision du président. J'ai été juste et équitable dans la position que j'ai prise et j'espère que l'honorable député de Saint-Jean voudra bien reprendre sa place et permettre à l'autre député qui s'est levé de continuer la discussion.

M. PUGSLEY: Je m'incline très gracieusement, de très bon cœur et bien volontiers devant votre décision, mais je ne suis pas obligé de céder la parole à un autre député, tant que mon honorable collègue consentira à me laisser parler. Je ne proteste pas contre votre décision de laisser le ministre de la Marine et des Pêcheries donner le renseignement quand cela lui

conviendra. J'exprimerai seulement le regret qu'il n'ait pas cru devoir envoyer chercher ce renseignement à son bureau pendant qu'il restait toute la journée à la Chambre.

J'attire en même temps votre attention sur le fait que le premier ministre a fait une déclaration sur le coût de la construction des cuirassés d'escadre au Canada qui était calculée pour donner au peuple du pays une idée entièrement erronée sur ce qu'il en coûterait pour construire ces navires au Canada. Je prétends que nous avons le droit, avant que le comité soit invité à adopter cet article à avoir tous les renseignements qui se trouvent dans les ministères et qui sont à la disposition des ministres.

Mercredi, 5 mars 1913.

(Suite du débat.)

M. L. J. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe) (texte): Monsieur le president, la Chambre, depuis deux jours, assiste à un spectacle aussi singulier que peu édifiant. L'opposition est forcée, par le Gouvernement, à continuer sans arrêt la discussion d'un bill de la plus haute importance. La plupart des députés sont absents, étant à prendre un repos bien mérité. Le Gouvernement veut absolument que cette mesure-là passe, et l'opposition, malgré sa faiblesse numérique et la menace d'une séance non interrompue de toute la semaine, jusqu'à dimanche prochain, et l'opposition, dis-je, persiste à s'y ce côté-ci (la gauche) nous croyons que la opposer. Pourquoi cette lutte? C'est que de politique du Gouvernement est contraire à la Constitution qui nous régit. Nous croyons que le Gouvernement, en voulant absolument faire voter cette loi, refuse de suivre les données constitutionnelles qui nous régissent depuis la confédération. Si nous avons accepté de discuter cette mesure jusqu'à l'épuisement, c'est que nous ne voulons pas, pour notre part, porter la responsabilité qui s'attachera à l'acte de tous les députés de cette Chambre qui l'auront votée.

Il est reconnu qu'en comité général nous avons toute la latitude possible pour discuter les projets de loi qui nous sont soumis. Avec votre permission, monsieur le président, je vais user de mon provilège, sans en abuser, et je vous déclare immédiatement que je vais restreindre mes remarques pour qu'elles cadrent avec la motion principale du chef du Gouvernement demandant que l'article 2 soit adopté. Je veux rester dans les limites prescrites par les règles de la Chambre, et discouter non seulement la question principale, mais les amendements qui y ont été greffés par le député de Cap-Breton-nord (M. MacKenzie).

Nous prétendons que le Gouvernement, après avoir promis que toute politique navale permanente serait soumise au peuple, refuse de lui soumettre le présent bill, bien que ce bill soit le commencement de la politique permanente du Gouvernement. Je ne veux pas entrer dans l'historique détaillé de cette question, parce que cet historique a été fait à maintes et maintes reprises, et si je l'entreprenais, je m'exposerais à des redites inutiles. Cependant, je crois qu'il est bon pour faire ressortir le point sur lequel je vais baser mes remarques, de dire ceci: Il est établi que dans la mère patrie, en Angleterre, chaque homme, femme et enfant paie chaque année, pour l'entretien de la marine, une somme de $5.00 par tête. Le premier ministre de ce pays montre, par la persistance qu'il met à l'adotion de ce bill, qu'il est logique avec toute sa politique. Je ne partage pas l'opinion de certains de mes collègues qui disent que le premier ministre a varié sur cette question. Je pose en principe que ce bill est la continuation ou le couronnement de la politique qu'il a prêchée depuis 1909, immédiatement après le vote de la résolution du 29 mars.

Pour en arriver à cette conclusion, je soumets respecteusement qu'en 1910 le très honorable premier ministre, qui était alors chef de l'opposition, voulait avoir une contribution de 20 à 25 millions. On se demandera peut-être comment il se fait que cette contribution soit maintenant rendue à 35 millions. La réponse en est bien simple, et je la trouve dans les chiffres du recensement. En 1910, le premier ministre proposait une contribution de 25 millions, représentant une somme de $5 par tête pour chaque homme, femme et enfant, alors que la population était censée n'être que de 5 millions d'habitants. Aujourd'hui, notre population ayant augmenté à 7 millions, la contribution à $5 par tête s'élève justement à 35 millions. Et cela, parce que le premier ministre veut que nous soyons absolument sur un pied d'égalité avec la mère patrie. Il pense qu'il ne serait pas juste que nous payions $3 par tête, quand la population de la mère patrie est obligée d'en payer $5.

Ceci est la continuation de la politique prêchée par le premier ministre à son point de vue personnel; mais c'est aussi un moyen de donner satisfaction à plusieurs de ses partisans qui ne veulent pas entendre parler du maintien de la loi de la marine de 1910. En face de cette position, nous prétendons que l'acte du Gouvernement n'est pas conforme aux meilleurs intérêts du pays. Nous prétendons que ce bill ne devrait pas être adopté, et nous faisons tout notre possible pour l'en empêcher. En agissant ainsi, nous sommes dans les limites de nos droits. En effet, le Parlement n'a pas été élu pour prendre, sur le fonds consolidé du Canada une somme de trente-cinq millions pour en faire des cadeaux. Ce Parlement a été élu pour faire les affaires du Canada, exclusivement, à

même le fonds consolidé du Canada. Nous disons que le Gouvernement ne peut attribuer cette somme à d'autres fins, comme par exemple, pour faire construire des vaisseaux en Angleterre, avant d'aller devant le peuple, son juge naturel, et de s'assurer s'il est bien favorable à telle proposition.

Monsieur le président, quand on se rappelle les luttes faites dans le passé pour l'obtention du gouvernement responsable, et quand on entend des hommes éminents, comme le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), venir nous dire que dans le dernier la population du Canada s'est battue pour obtenir le gouvernement responsable, il est vrai, mais que dans le siècle présent, ce n'est pas un siècle de gouvernement responsable, mais un siècle de copartnership. Qu'est-ce que cela veut dire? On voudrait que le Canada, qui a obtenu la somme complète d'autonomie, grâce au dévouement de ceux qui nous ont précédés dans la carrière, on voudrait que ce passé glorieux soit rayé de notre histoire pour dire qu'en 1913, le peuple qui avait obtenu la liberté la plus complète, se serve de son autonomie et de cette liberté pour retourner soixante-dix ans en arrière.

Je suis fidèle autant que qui que ce soit, et si jamais la trahison était prêchée dans ce pays, je déclare que ce ne serait jamais par le député de Saint-Hyacinthe. Je veux la fidélité, mais, une fidélité bien entendue, sans esclavage. Je trouve que celui qui, n'y étant pas forcé, est capable de faire abstraction de son idéal pour aimer, pour servir et travailler à l'agrandissement d'un empire dont il fait partie, celui-là seul fait preuve d'un véritable loyalisme.

De ce côté (la gauche), monsieur le président, nous ne sommes pas disposés à nous laisser appeler séparatistes, mais nous n'envions pas que le loyalisme outre que professent certains députés de la droite; cependant nous n'avons jamais eu dans nos rangs des gens qui ont signé le manifeste annexionniste de 1849.

Nous sommes attachés à nos institutions et à l'empire, et c'est précisément pour cela que nous ne voulons pas consentir par notre vote à ce que ce bill devienne loi.

On a commencé par effrayer le Parlement et le pays en criant sur tous les tons et dans les deux langues que nous devions faire cette contribution, parce qu'il y avait urgence. Certes, oui, il y a urgence, mais pas comme on l'entend de l'autre côté de la Chambre. Il y a urgence, affirme le premier ministre, à mettre dans nos statuts une loi qui sera le couronnement de sa carrière sur cette question; il y a aussi urgence pour satisfaire l'élément nationaliste qui supporte le Gouvernement. Cet élément a juré ses grands dieux que la loi navale de 1910 serait effacé de nos statuts.

Je ne sais pas, monsieur le président, si vous en avez eu connaissance—mais assurément vous avez dû en entendre parler—qu'il y a eu dans la province de Québec un mouvement nationaliste. Ce n'était pas un parti, c'était un mouvement. Et, comme le disait le très honorable chef de l'opposition, c'était un mouvement vers la crèche. Dans tous les cas, ce mouvement-là ne voulait pas de la marine.

Laissez-moi vous rappeler, monsieur le président, qu'on avait promis que cette loi néfaste serait rayée de nos statuts; que le mouvement nationaliste ne voulait pas que les Canadiens de la province de Québec servent de chair à canon au profit de l'Angleterre, dans les mers de Chine et du Japon. Et ce n'était pas seulement les hommes, mais encore les enfants qui devaient servir de chair à canon. Les "cheveux blonds" de nos chérubins était une expression à la mode.

Eh bien, il y a encore aujourd'hui dans la province de Québec des hommes qui trouvent le moyen de dire que le parti libéral est responsable du bill de contribution que nous discutons en ce moment. C'est renversant. On veut faire croire à la population que ce bill n° 21 est la conséquence forcée de la loi de 1910 présentée par le cabinet libéral. C'est vraiment un tour de force; mais c'est un tour de force qui plaît à l'esprit de ceux qui font commerce de tromper le peuple à la longue année. Comment, dans toutes les paroisses de la province de Québec, en 1910-1911, on a dénoncé la loi de la marine sur tous les hustings, on l'a qualifiée d'infâme, on est même allé jusqu'à l'appeler "maudite loi de marine". Cette loi cependant n'a jamais été rapportée, et je le répète, on essaye de faire croire maintenant que la contribution proposée par le présent bill est le résultat de la loi 1910. Il est bon que le peuple soit édifié sur cette duplicité.

M. DEVLIN (Traduction): Monsieur le président, j'espère que mon honorable ami (M. Gauthier) ne m'en voudra pas si j'interromps son discours, mais je tiens à vous faire observer qu'il n'y a pas quorum actuellement. Il n'y a que dix-sept députés dans la salle.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): L'honorable député fait erreur; il n'a pas bien compté; nous sommes en nombre.

M. DEVLIN: Il peut y avoir quorum maintenant, mais il en était autrement lorsque j'ai signalé le fait.

M. WHITE: Je pense que l'honorable député fait erreur.

M. DEVLIN: Je prends la parole, monsieur le président, pour demander que le ministre des Finances retire son affirmation que je fais erreur. Nous n'étions certainement pas en nombre lorsque j'en ai

fait l'observation. Je prie le ministre des Finances de se rétracter.

M. WHITE: Je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit. Ce n'est pas à l'honorable député (M. Devlin) de dire s'il y a ou non quorum; il lui est loisible de signaler le fait à l'attention, et c'est ensuite au président de décider s'il y a quorum.

M. DEVLIN: Vous êtes complètement dans l'erreur.

M. PUGSLEY: Je demande l'application du règlement. Le président a été empêché de relever le nombre des présences, par suite de l'intervention du ministre des Finances qui s'est produite précisément dans ce but.

M. le PRESIDENT (M. Middlebro): Je ne suis encore saisi régulièrement d'aucun rappel au règlement.

M. MACLEAN: Dès que son attention y a été appelée, le président aurait dû faire le compte, sans permettre à aucun député de débattre la question de fait. La ligne de conduite suivie par ces honorables députés de la droite était évidemment calculée, et si j'en parle, c'est simplement pour empêcher le fait de se produire de nouveau ; je voudrais qu'il fût entendu qu'aucune interruption ne sera tolérée et que les whips n'auront pas le loisir de sonner l'appel aux députés.

M. WHITE: Il peut y avoir un léger malentendu. L'honorable député déclare avoir compté dix-sept membres présents dans la salle; lorsque je me suis retourné, il s'en trouvait vingt-sept. Il est probable que l'exacte vérité se trouve à mi-chemin, et que les présences se chiffraient par vingt-cinq. Cette explication est offerte en guise de branche d'olivier.

M. DEVLIN: J'accepte la déclaration du ministre, mais j'espère que la prochaine fois il se retournera un peu plus vite.

M. GAUTHIER (texte): Monsieur le président, j'étais à discuter la question d'urgence lorsque cet incident, sur le manque de quorum de la Chambre a été soulevé par l'honorable député de Wright (M. Devlin); je continue mes observations. Je crois qu'il est bien aisé de dire, sans crainte de contradiction, que cette urgence n'existe pas. On a vu les honorables ministres essayer, les uns après les autres, à trouver une expression adéquate,—je sais que ce terme a été inventé dans un autre monde politique que celui qui dirige mon parti,—et il a l'avantage de ne pas exiger de commentaires parce qu'il veut dire n'importe quoi. On a inventé l'urgence, et le premier ministre a donné pour raisons de la présentation de ce bill, que sans ces trois vaisseaux l'Angleterre aurait été incapable de faire face à ses ennemis.

Je n'ai pas l'intention de discuter en ce moment les technicalités navales, j'en suis incapable d'ailleurs et je laisse ce soin à d'autres. Je ne veux pas non plus discuter le coût de la construction. Je veux simplement, avant de reprendre mon siège, affirmer une fois de plus, en mon nom personnel, que cette mesure, qu'elle passe ou qu'elle ne passe pas devant la Chambre, sera discutée devant les contribuables qui, après tout, sont les premiers intéressés, parce qu'ils vont payer.

Je comprends que lorsqu'il s'agit du développement du pays, le Gouvernement qui a la confiance de la majorité des contribuables a le droit d'imposer à ces derniers des taxes pour satisfaire aux besoins du pays; ainsi, par exemple, quand le département des Travaux publics demande des sommes considérables pour construire des édifices nouveaux, ou encore quand le Gouvernement,—comme cela se fait depuis plusieurs années,—avance des sommes d'argent en subventions aux compagnies de chemins de fer, je comprends, dis-je, que le Gouvernement est autorisé, par son mandat, à faire toutes ces choses.

Quelques DEPUTES: Adopté!

M. LAPOINTE: (texte.) Monsieur le président, est-ce qu'il n'est pas possible de maintenir l'ordre dans cette Chambre?

M. GAUTHIER (texte): Je ne comprends pas que, si de l'autre côté de la Chambre on n'est pas disposé à nous donner des arguments en faveur de ce bill, je ne comprends pas, dis-je, qu'au moins on ne pourrait pas maintenir un décorum convenable, de façon à permettre aux députés de la gauche de faire leur discussion sans interruptions. Je comprends que je ne peux pas plaire à tout le monde. Mais ceux qui m'interrompent peuvent être certains d'une chose, c'est qu'ils ne m'empêcheront pas de parler en français dans cette Chambre. Je comprends qu'il serait peut-être plus intéressant pour ces messieurs si j'adressais la parole dans leur langue, mais je me suis aperçu que quand on parle leur langue et que ce que l'on dit n'est pas de leur goût, ils s'empressent de quitter la salle.

L'argument que je présentais était celui-ci: nous allons débourser 35 millions pour construire des vaisseaux qui ne seront pas à notre usage, parce que le Gouvernement actuel ne veut pas de politique permanente, si ce n'est une politique permanente de contribution. C'est donc une dette que nous mettrons sur le pays qui ne rapportera jamais un sou et dont l'intérêt sera payé éternellement, au grand détriment du pays.

Voilà pourquoi je prétends que cette mesure doit être soumise au peuple avant que l'aventure soit tentée.

M. NEELY: En entrant dans la discussion de ce sujet, je dois dire dès le début qu'il est regrettable, vu l'importance de la question, qu'elle ne soit pas réglée d'un consentement unanime, mais qu'elle ait fait naître une division entre les deux partis politiques du pays. On ne peut pas toutefois dire que les honorables députés de l'opposition soient responsables de cette situation. Je suis étonné que le Gouvernement ait présenté cette mesure sans donner aucune information relativement à sa politique permanente et je ne peux pas comprendre pourquoi non seulement il ne l'a pas fait, mais pourquoi il ne l'a pas présentée à la Chambre durant cette session.

Dans ce bill qui est le seul produit des conférences qu'ont eues le premier ministre et ses collègues avec l'amirauté anglaise, on nous demande de voter une somme de $35,000,000 qui est désignée comme devant être une contribution en cas d'urgence pour aider à la protection de l'empire. Si l'existence d'un besoin urgent est la seule raison qui puisse expliquer la demande de voter cet argent, n'est-il pas étrange qu'on ait donné si peu de preuves qu'une telle condition existe pour les affaires de l'empire?

Le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) n'a pas aimé l'expression "besoin urgent". Lui-même et ses partisans de la droite ont exposé ce que sera la situation en Europe pendant de nombreuses années. A les entendre on aurait pu croire que l'Angleterre était un pays bien détesté.

Est-il extraordinaire que le pauvre paysan allemand qui va dormir quand vient la nuit, ait la crainte dans son cauchemar de se réveiller le matin en trouvant à la frontière de son pays les armées combinées de l'Europe? Cette pensée est aussi juste que l'autre. Si la situation est comme l'ont décrit nos adversaires, la contribution de $35,000,000 semble très faible pour sauvegarder les intérêts de l'empire. En considérant la situation ainsi, il ne s'agirait pas de donner $35,000,000, mais tout ce que nous aurions, et alors nous ne donnerions pas assez. Mais les membres de la Chambre et le public n'ont pas besoin de s'alarmer inutilement au suje de la situation. Si le chef du départemen de la défense de la mère patrie est san inquiétude, je crois que nous nous faisons bien des illusions en créant des dangers.

L'évidence sur laquelle repose l'argumentation de nos adversaires est quelque chose que nous ne pouvons pas discuter en ce moment, pour la bonne raison que le premier ministre et ses collègues n'ont pas cru devoir mettre la Chambre et le pays dans leur confidence. Ils disent qu'ils ont des renseignements secrets qu'ils ne peuvent divulguer, mais je n'ai pas beaucoup d'inquiétude à ce sujet. J'ai toujours eu une haute idée des hommes d'Etat de la mère patrie et nous avons eu, au parlement anglais et en dehors, des déclarations qui ont été faites par le premier ministre d'Angleterre, le premier lord de l'amirauté et d'autres, que l'Angleterre est en ce moment et continuera d'être en état de se protéger elle-même contre toute coalition de puissances qui pourrait lui chercher querelle. Pour ma part, je mettrai de côté ces renseignements secrets et mystérieux et m'en rapporterai à l'opinion franchement émise par le premier ministre de l'Angleterre et ses collègues. Il n'y a pas un député ici qui ne croie pas que M. Asquith et ses collègues quand ils ont fait ces déclarations relativement à la situation de l'Angleterre n'aient pas dit absolument la vérité. Mais s'il y a un besoin urgent dans les affaires de l'empire, il ne peut être que d'une seule espèce. C'est un besoin qui va être satisfait par la contribution de $35,000,000 au trésor impérial. Si le peuple anglais en est arrivé à cette situation désespérée, je pense qu'il est temps pour nous de faire passer le chapeau à la ronde et de demander au public canadien de contribuer non seulement à même les fonds publics, mais à même les fonds particuliers pour sauver la situation. Y a-t-il quelqu'un ici qui puisse croire réellement que la situation soit telle ou que la marge de sécurité entre la sécurité britannique et la destruction soit de $35,000,000 votés par notre Parlement?

Si nous en étions convaincus, il n'y a personne ici qui ne lèverait pas les deux mains pour adopter la proposition. Ou cette contribution est inutile, ou elle est absolument insuffisante pour faire face à la situation.

La question qui est toujours présente à l'esprit du public, c'est de savoir ce que l'on fera dans l'avenir. Dans dix ou vingt ans d'ici, un autre pays que l'Allemagne peut prendre son élan et se mettre à construire des dreadnoughts, et alors cette contribution pourra être répétée par le gouvernement qui est effrayé d'adopter le programme présenté par ses prédécesseurs. Ils seront forcés de fabriquer périodiquement des dangers de guerre pour témoigner de leur loyauté au drapeau et à l'empire.

Quand on nous demande de voter $35,000,000 pour une contribution d'urgence, on devrait nous donner des renseignements sur ce que sera le programme permanent. Nous avons dans les statuts, depuis 1910, une loi du service naval canadien qui est la politique navale existante pour le Canada. Le Gouvernement veut nous imposer un second bill sans abroger la première loi, de sorte que nous aurons deux politiques navales. Je doute qu'il y ait dans l'histoire un cas dans lequel un parti politique se soit déjugé comme l'ont fait nos adver-

saires avec leur volte-face en mettant le Canada dans la curieuse position qu'il occupe aujourd'hui.

Cette contribution ne soulagera aucunement le contribuable anglais pour lequel les patisans du Gouvernement expriment tant de sympathie. Loin de diminuer le budget naval de l'Angleterre, elle l'augmentera du coût de l'entretien de ces navires. Nous devrons emprunter ces $35,000,000 à l'Angleterre, de sorte que, en définitive, nous emprunterons des capitalistes anglais pour opprimer les classes pauvres de ce pays. Il n'est pas trop tard pour que le Gouvernement renonce à sa politique et revienne à celle que la Chambre a approuvée en 1909.

A quoi se résume cette contribution? On prétend que c'est un cadeau que nous faisons à l'Angleterre, mais c'est en réalité un prêt de trois dreadnoughts. Quand l'honorable premier ministre a déposé sa proposition, aurait-il été accueilli avec le même enthousiasme par ses partisans, si sa politique avait été clairement expliquée et parfaitement comprise?

L'honorable premier ministre est d'avis que nous ne pouvons pas avoir un service naval effectif au Canada, avant vingt-cinq ou cinquante ans, et je crains fort que nous soyons appelés à verser beaucoup d'autres contributions et à offrir beaucoup d'autres dreadnoughts avant qu'il soit fait quelque chose dans le pays. Il y a quatre ans, nous croyions que le Canada aurait une escadre sur l'Atlantique et une autre sur le Pacifique; en un mot nous supposions que nous aurions une marine à nous, mais aujourd'hui on nous dit que le Canada est incapable d'avoir une marine.

Le ministre du Commerce va jusqu'à dire qu'une escadre sur le Pacifique ne nous serait d'aucune utilité, si nous étions attaqués par une nation ennemie. Que pensent de cela les représentants de la Colombie-Anglaise? Sir Richard McBride, dans tous les cas, est d'opinion que le Canada devrait installer une puissante escadre sur le Pacifique, pour protéger cette province. Je n'admets pas du tout que des escadres ne nous seraient d'aucune utilité. Un certain nombre de navires de guerre assureraient une protection effective à nos ports de mer, et si la marine impériale était occupée ailleurs, les navires canadiens rendraient de grands services, en assurant le trafic entre le Canada et l'Angleterre.

Je combats la politique du Gouvernement parce qu'elle est de nature à faire croire au monde entier que le Parlement et la population du Canada supposent que l'Angleterre n'est pas en état de se protéger contre ses ennemis. Une contribution en argent ou en navires indique, de plus, que le Canada est incapable de se défendre, ne peut pas trouver d'équipage pour ses navires, ne peut pas construire de navires et ne tient pas à se battre. Proclamer publiquement que tout ce que nous pouvons faire pour la défense de l'empire et du Canada, c'est d'engager quelqu'un pour combattre à notre place, c'est donner un triste exemple à la jeunesse de ce pays, à laquelle nous devons inspirer des sentiments de patriotisme et d'orgueil national.

Les Canadiens n'ont jamais hésité à se porter à la défense de l'empire dans un moment de danger. Si la guerre éclatait et si le Canada n'était pas représenté pendant que ceux de notre race se battraient de l'autre côté de l'océan, quelle réputation cela ferait-il à notre pays? On insulte la jeunesse canadienne en ne lui fournissant pas l'occasion de se porter au secours de l'empire en cas de nécessité. Cette politique est anti-patriotique, anti-canadienne, anti-britannique et un congrès d'ennemis de l'empire n'en pourrait pas imaginer rien de plus propre à amener le démembrement de cet empire.

Je combats la politique du Gouvernement parce qu'elle nous met dans l'obligation d'impliquer des motifs inavouables à une grande puissance qui, autant que nous sachions, est en excellents termes avec la Grande-Bretagne. Si l'Allemagne a des intentions belliqueuses, cette contribution de trois navires par le Canada ne la fera pas renoncer à son programme. Cette offre de trois dreadnoughts ne peut que porter les autres puissances européennes à augmenter leurs armements, et ce rôle n'est certainement pas celui que le Canada désire jouer. Le peuple canadien désire-t-il le maintien de la paix ou veut-il provoquer la guerre? Si cette question était soumise aux électeurs, je n'ai aucun doute qu'ils se prononceront en faveur de la paix. Cependant, le Gouvernement veut faire adopter sa politique par le Parlement sans donner aux électeurs le temps de se prononcer. D'ailleurs, le Gouvernement n'a pas de mandat pour imposer cette politique au pays. Pendant la dernière campagne électorale dans Ontario, pas un seul candidat, je crois, n'a parlé de la question navale.

M. SMYTH (Algoma): Balivernes.

M. NEELY: L'honorable député d'Algoma avait le concours du chef nationaliste de Quebec dans son comté.

M. SMYTH (Algoma): Retirez cela. Il n'y avait pas de nationalistes dans mon comté et les nationalistes n'ont rien eu à faire avec mon élection.

M. NEELY: Est-il vrai, comme on le prétend généralement dans Ontario, que l'honorable député, au cours de sa campagne électorale, s'est engagé envers le chef nationaliste à ne pas voter en faveur d'une contribution?

M. SMYTH (Algoma): C'est absolument faux; retractez-vous.

M. NEELY: J'accepte la parole de mon honorable ami, mais s'il n'a pas pris cet engagement, je crois dire que le public, en général, est sous une fausse impression à son égard.

Si c'est ici la toute importante mesure que prétend le ministère, et si nous jetons les bases d'une politique nouvelle pour le Canada, alors pourquoi ne pas consulter le peuple? Notre Parlement, composé comme il l'est, ne saurait valablement décider cette question, car les provinces du Canada n'y jouissent pas de la juste représentation proportionnelle qu'un remaniement leur donnerait. D'après les résultats fournis par le dernier recensement, il se trouve quatre ou cinq membres de la province d'Ontario qui n'ont pas le droit de siéger ici, et il s'y trouverait vingt-cinq députés de plus de l'Ouest si le Gouvernement faisait opérer par la Chambre le remaniement de la carte électorale, puis appelait les électeurs à se prononcer sur ce projet de loi. Mais le Gouvernement a peur. Telles sont les raisons qui me font combattre le programme du Gouvernement. Je vais maintenant indiquer les raisons qui m'engagent à donner mon appli à la politique du leader de l'opposition énoncée dans le projet d'amendement actuellement sur le tapis. J'approuve l'attitude prise par mon très honorable leader, parce que, patriotique d'inspiration, elle nous met à même, non seulement de fournir des navires, mais de les garnir d'hommes et de parer à leur entretien. Le programme du parti libéral, annoncé par le leader de l'opposition, favorise le développement dans notre pays d'un esprit de patriotisme et d'initiative, et il charge le peuple de la responsabilité de sa propre défense. J'appuie, en outre, le programme du leader de l'opposition, parce qu'il va doter notre pays de la vaste et importante industrie de la construction des navires, laquelle lui convient admirablement en raison de ses richesses naturelles et des prédispositions de ses habitants. Ces honorables députés de la droite qui prétendent que nous ne pourrions recruter au Canada les équipages de nos navires, ont dû être surpris, sans doute, de lire récemment dans les journaux que mille Canadiens, au moins, figurent dans les équipages de la marine américaine. Ce serait chose étrange, assurément, si les Canadiens qui prennent du service dans la marine des Etats-Unis refusaient d'en prendre dans la marine du Canada. En effet, il est plutôt étonnant que des Canadiens aient consenti à prendre du service sur les navires de la marine canadienne, à la suite de l'attitude prise par le parti conservateur à l'égard du service naval canadien. Les conservateurs déclarèrent que s'ils étaient portés au pouvoir, ils supprimeraient ce service. Le pays a le droit de savoir ce que le Gouvernement se propose de faire du service naval actuel, et quel est son programme définitif, que la présente contribution soit un simple incident ou l'avant-coureur d'un régime fixe de contributions. Je me demande si le premier ministre et ses collègues ont jamais consulté l'amirauté quant à un programme permanent. Ma conviction est qu'avant de s'embarquer pour l'Angleterre ils résolurent d'adopter le régime actuel de contributions, et se bornèrent à consulter l'amirauté quant à la forme de contribution qui lui conviendrait le mieux. Le présent programme est formulé de manière à produire un double effet: aux impérialistes, on le présente comme assurant à la mère patrie qui a tant fait pour nous, un secours généreux, magnifique; tandis que, aux membres de l'aile nationaliste du parti conservateur, on le représente comme consacrant un simple prêt en vue de mettre la Grande-Bretagne en mesure de mieux traverser la crise actuelle.

C'est ce qui explique le silence gardé par le ministère quant à son programme permanent, et son obstination à ne pas rompre ce silence. Ce don de 35 millions est une sorte de stupéfiant administré à la conscience publique, en vue d'apaiser les clameurs des ultra-impérialistes qui crient sur les toits que nous devrions faire quelque chose pour la défense de l'empire, tandis que, d'autre part, on peut le représenter de manière à ce que la proposition en soit acceptable par les nationalistes.

Tant que je pourrai me faire entendre au Parlement, je me sentirai poussé à combattre toute législation de cette nature. Si cette question est soumise au peuple, si ce programme est approuvé par lui aux élections, il sera du devoir de notre Parlement, d'en passer par sa décision. Mais cette approbation, on ne la demande pas, et il semble que l'intention évidente du Gouvernement soit de faire adopter ce projet de loi à toute vapeur, que ce soit ou non au gré du peuple canadien. Pour les raisons que j'ai dites, je donnerai mon vote à l'appui du projet d'amendement de cet article et contre l'article lui-même.

M. E. B. DEVLIN (Wright) (texte): Monsieur le président, c'est l'une des gloire de notre Parlement de pouvoir faire usage de la langue française dans nos délibérations, et si je prends la parole en me servant de la langue de Lacordaire, c'est afin de rendre hommage aux nombreux électeurs canadiens français de mon comté qui m'ont fait l'honneur de m'envoyer ici comme leur représentant. Je le fais aussi dans le but de concourir avec mes collègues à la conservation de cette langue dans l'enceinte parlementaire. J'aime à parler une langue qui n'a été attaquée que par ceux qui l'ignorent et qui ne peuvent pas, par conséquent, goûter les charmes exquis des poètes et des littérateurs français. Ceux-là oublient aussi les stipulations du pacte de la Confédération assurant l'usage et le droit de la langue française d'être parlée au Parlement.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), dans une entrevue que la "Gazette" de Montréal vient de publier, émet l'opinion que la constitution du Canada n'a pas prévu autre chose que la création d'une marine canadienne. Je me propose d'examiner très sommairement ce point de la Constitution fédérale canadienne.

Dans cette entrevue, l'honorable député de Jacques-Cartier affirme, entre autres choses, que le Parlement n'a le droit, aux termes de la Constitution, que d'assurer la protection et la défense du Canada. Après avoir lu ce qu'il a dit, je constate que cette opinion est conforme aux idées que je m'étais faites des pouvoirs de cette Chambre. D'après la loi, avons-nous le droit de prendre à notre charge une partie des dépenses nécessaires à la défense de l'empire? Je crois que non, et la Constitution est formelle sur ce point. Il est déclaré que le fonds consolidé du Canada ne doit pourvoir qu'aux dépenses nécessitées par le service public de notre pays. Or, l'article 2 du bill en discussion nous demande uniquement de voter 35 millions, non pour le service naval du Canada, mais pour celui de l'empire. Nous avons une loi, celle de 1910, qui traite du service naval du Canada. Cette loi n'a pas été amendée, que je sache, ni a-t-elle été abrogée. Or, d'après cette loi, nous pouvons envoyer nos bâtiments de guerre pour faire partie de la marine anglaise, mais il n'est pas dit nulle part que nous pouvons prendre les fonds publics pour les donner à la marine de l'Angleterre.

Au cas d'insurrection, d'invasion ou d'attaques réelles ou appréhendées, cette marine, d'après la loi, doit être appelée à nous protéger. Pourquoi faire une autre loi quand nous en avons déjà une dans nos statuts pour le même but. Si le Gouvernement doute de la constitutionnalité de cette loi, qu'il soumette la question aux tribunaux, à la cour suprême et au conseil privé, comme il l'a fait dans une autre circonstance. Je crois que nous n'avons pas le droit de voter l'article 2. Je vous soumets la question, monsieur le président, et je voudrais avoir votre décision.

M. le PRESIDENT (traduction): Si l'honorable député veut avoir l'obligeance de formuler en anglais son rappel au règlement, je tâcherai de le comprendre.

M. DEVLIN: Je persiste à me servir de la langue française malgré la demande de monsieur le président, car j'ai le droit de parler le français aussi bien que l'anglais. Je prétends que le Gouvernement n'a pas le droit de faire voter l'article 2 de ce projet de loi, tant que l'article 2 de la loi de 1910 restera en vigueur, et je vous demande, monsieur le président, de décider cette question avant que je continue mes remarques.

M. le PRESIDENT (traduction): Je crois que l'honorable député me demande si, oui ou non, l'article 2 du présent bill est constitutionnel. Si j'ai une idée juste de ce qui peut faire la matière d'un rappel au règlement, il doit être en rapport avec les dilibérations de la Chambre; ce n'est donc pas un rappel au règlement que l'on doit faire dans l'espèce; le président du comité n'a pas maission de trancher de subtiles questions de droit constitutionnel.

M. DEVLIN: Je demande à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers), si le Gouvernement a l'intention de soumettre la question de la constitutionnalité de ce projet de loi aux tribunaux civils, et je lui demande de me donner une réponse.

M. ROGERS (traduction): Je ne vois pas qu'il y ait lieu de s'arrêter à aucune des objections que vient de soulever l'honorable député de ce côté (la gauche).

M. DEVLIN: Telle n'est pas l'intention du Gouvernement, me dit l'honorable ministre. Mais je tenais à faire valoir mon objection à la procédure qui est maintenant suivie.

Je laisserai donc maintenant de côté la question de la constitutionnalité de cette loi, pour aborder une autre question très importante au point de vue des intérêts du pays, celle d'une marine purement canadienne, formée de vaisseaux bâtis au Canada et dont les marins seraient des Canadiens. La question de la marine a été mise sur le tapis par les pères mêmes de la Confédération, et Cartier, ce grand homme d'Etat, en discuta, lorsqu'il parla dans la Nouvelle-Ecosse du projet de la confédération.

Et aujourd'hui, en soutenant la marine créée en 1910, nous restons fidèles aux principes énoncés par Cartier et sir John Macdonald et tous ceux qui ont pris part au grand mouvement politique qui a amené la Confédération. Nous aimons à voir des hommes sacrifier le pouvoir pour rester fidèles à leurs principes, comme l'a fait le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Si tous les nationalistes sont sincères comme lui, pourquoi ne suivent-ils pas son exemple, en demandant au Gouvernement de soumettre cette loi au peuple.

En 1868, Cartier, alors ministre de la Milice, proposait sa loi de la milice, et énonçait les principes sur lesquels la loi de la marine a été basée. Les paroles qu'il a prononcées alors l'ont été dans cette Chambre même, et sir John Macdonald, le chef du Gouvernement conservateur, était à côté de lui. Il a donc approuvé ces paroles de sir Georges Cartier. Il fut question aussi d'une marine canadienne au temps où l'honorable L. R. Masson était ministre de la Milice, en 1879.

On ne saurait prétendre qu'une marine canadienne ne trouverait pas de recrues,

puisqu'il a été démontré que depuis cinq ans 269 Canadiens sont passés dans la marine américaine. Cela prouve que nous jeunes gens aiment cette carrière et que, pour suivre leur goût, ils vont même s'enrôler dans un pays étranger.

Par cette contribution, nous demandons au gouvernement du Royaume-Uni de protéger le Canada sur mer; nous achetons, disons-le, une part de la protection navale de la Grande-Bretagne. N'est-ce pas là un spectacle étrange et presque incompréhensible. Il me semble pareil à celui qu'offrirait l'une de nos villes, allant solliciter Liverpool ou Manchester de bien vouloir, moyennant une contribution, lui donner la protection de ses agents de police. Si l'on peut faire la chose pour la marine, pourquoi n'en ferait-on pas autant pour la force policière de nos villes et de nos campagnes? Cela aurait autant de bon sens dans un cas que dans l'autre.

Je n'ai pas l'intention de continuer ces remarques, car je me propose de parler de nouveau sur cette question, et de m'expliquer complètement sur cet important sujet, en développant davantage ce que je viens de dire.

Avant de terminer, je reviens sur le point que j'ai discuté d'abord, pour dire qu'à mon avis, le Gouvernement devrait référer la question aux tribunaux, afin de savoir si cette Chambre a le droit constitutionnel de passer ce projet de loi.

M. MacNUTT: N'ayant pas pris part au débat sur le bill ni sur la résolution sur laquelle le bill est basé, je me permettrai de faire quelques remarques à cette phase de la discussion. La première partie de l'article 2, conjointement avec l'amendement et le sous-amendement, me semble résumer assez fidèlement la résolution de 1909, que la Chambre a votée à l'unanimité. Mais on semble être sous l'impression que les conditions ne sont plus les mêmes et que les circonstances sont devenues critiques.

La note de l'amiranté nous porterait à croire qu'au moment où elle à été établie on croyait à l'existence d'un danger imminent, car il y est dit que le premier ministre du Canada, ayant demandé sous quelle forme cette colonie pourrait apporter une aide immédiate, l'amirauté lui a conseillé de fournir à la mère patrie les plus puissants navires que la science et l'argent peuvent procurer. Mais les événements survenus depuis me porte à croire que le danger en question n'existe plus. Si même il a paru certain à cette époque. Permettez-moi de donner lecture d'un écrit publié récemment au sujet du programme naval de l'Allemagne. L'extrait suivant est emprunté au "London Daily News and Leader":

Depuis quelques mois on a semblé faire preuve de bonne volonté pour arriver à une

entente, et c'est la moitié de la bataille de gagné. Si la volonté de coopérer existe et si l'occasion favorable se présente, il n'y a qu'une suprême stupidité qui puisse empêcher un rapprochement entre l'Angleterre et l'Allemagne.

Le discours de l'amiral von Tirpitz, si nous l'interprétons exactement, ne le cède aucunement en importance à celui de son collègue. . . Il dit qu'à titre de chef de la marine allemande il n'a aucune objection à la proportion établie par M. Churchill, de 16 à 10, entre la marine de l'Angleterre et celle de l'Allemagne. Cette déclaration implique d'abord que l'Allemagne réaffirme qu'elle n'entend pas contester à l'Angleterre la suprématie sur mer; deuxièmement, c'est une nouvelle déclaration que cette proportion de 10 à 16 est suffisante pour assurer à l'Allemagne la protection qu'elle désire avoir.

Il ne reste plus qu'un obstacle à surmonter—celui des dreadnoughts des colonies. Si ces dreadnoughts coloniaux sont des additions directes à la marine anglaise, s'ils peuvent être utilisés pour les mêmes fins que les navires construits avec l'argent anglais, nous ne pouvons pas facilement contester à l'Allemagne le droit de prétendre qu'ils portent la proportion à plus de 16 contre 10. La conséquence naturelle sera que l'Allemagne construira plus de navires pour ramener la proportion à ce qu'elle devrait être.

Nous n'avons cessé de répéter que tant que nous aurons à équiper et à maintenir les navires coloniaux, sans réduction correspondante dans notre programme naval, cette aide des colonies impose une charge additionnelle aux contribuables anglais. Si cette politique doit avoir, de plus, comme conséquence de pousser l'Allemagne à adopter un nouveau programme naval et de raviver une concurrence qui promettait de cesser, on admettra que la politique de compter les navires coloniaux ajoutés à la flotte impériale comme n'étant pas compris dans le programme naval de l'Angleterre est une politique coûteuse. . . Nous devons encourager les contributions à la marine anglaise.

S'il en est ainsi, il faut admettre qu'il n'y a pas raison de s'alarmer et que rien n'empêche la Chambre de tomber d'accord comme en 1909. En votant à l'unanimité pour l'article modifié dans le sens d'un amendement, la Chambre ne ferait que réaffirmer l'attitude qu'elle prenait en 1909. Les deux partis s'entendent pour déclarer qu'il faut faire quelque chose; nous ne différons que sur les moyens à prendre. A en juger par cet article seul, il n'est pas facile de se rendre un compte exact de ce que le Gouvernement entend faire. Mais les discours qui ont été prononcés par les membres de la droite ne laissent pas subsister de doute sur ce point: cet article signifie que nous ferons un prêt—on l'appelle un prêt, mais c'est en réalité un cadeau—de trois dreadnougnts à la marine impériale; ces navires seront entretenus par l'amirauté anglaise et sous sa direction absolue. Les libéraux prétendent, comme en 1909, que ce n'est pas le meilleur moyen à prendre.

Nous savons tous qu'un pays a l'obligation d'assurer sa propre défense, et dans le

cas qui nous occupe, il s'agit de savoir dans quelle proportion le Canada contribuera à sa défense. Sur ce point, je préfère suivre l'avis des experts, et on me pardonnera si je fais quelques citations qui n'ont pas encore paru dans les colonnes des Débats. L'extrait suivant est emprunté au "Truth", un journal hebdomadaire de Londres, bien connu:

La décision du Gouvernement canadien de contribuer trois cuirassés d'escadre du dernier modèle à la marine royale est une démonstration frappante de la force de lien familial qui unit les sujets britanniques de toutes les parties du monde; et pour le contribuable du Royaume-Uni, il est particulièrement agréable de constater que nos compatriotes d'outremer sont disposés à prendre leur part du fardeau impérial qui, jusqu'à présent, a pesé presque exclusivement sur la mère patrie.

Mais il y a deux côtés à cette question, et il y en a un que l'on semble avoir complètement perdu de vue dans l'explosion d'enthousiasme provoquée par le don du Gouvernement canadien. Il est hors de doute que nous pouvons accepter l'aide des possessions d'outre-mer pour la défense du Royaume-Uni. Mais agir ainsi serait un honteux aveu de décadence; ce serait placer la mère patrie dans une position intenable vis-à-vis ses colonies.

La contribution doit inévitablement amener la coopération dans la direction des affaires étrangères aussi bien que dans les affaires de l'amirauté. Il ne faut pas qu'il y ait de malentendu sur ce point, car M. Borden a pris soin d'y insister tout particulièrement, en faisant son offre.

Arriver à une entente satisfaisant pour la direction collective de la politique étrangère par le gouvernement anglais et par les colonies, surtout si cette direction se rattache au pouvoir de déclarer la guerre, dépasse l'intelligence même d'un homme d'Etat.

La solution d'une crise internationale d'où peut sortir la déclaration de guerre est impossible au moyen d'une assemblée délibérante à laquelle des intérêts divers sont représentés; il est impossible également de concevoir que le peuple du Royaume-Uni permette jamais que la paix ou la guerre soit décidée par aucune autre autorité que par le gouvernement qu'il s'est donné et qui lui est responsable.

La consultation et la coopération entre les états qui composent l'empire sur des questions qui se rapportent à la défense du territoire et aux affaires internationales auxquelles les colonies sont intéressées sont à désirer et à réaliser. Elles existent déjà et on peut en étendre la portée, si cela devient nécessaire. Mais la direction de la politique étrangère d'où peuvent sortir la paix ou la guerre sont des choses auxquelles il ne faut pas songer dans les conditions actuelles.

Le seul et unique péril qui menace l'existence continue de l'empire britannique, considéré comme unité, est un désaccord, dans certains cas particuliers, sur cette même question de paix ou de guerre. Dès qu'on s'avance sur ce terrain dangereux, on fait une question politique active de ce qui ne comportait pas cette importance auparavant. .. En agissant ainsi, on provoque et on alimente toutes les divergences d'opinion quant aux intérêts internationaux, à la politique et à l'ambition entre les colonies et la mère patrie et tout cela, pour l'amour de quelques navires qui, bien que les colonies puissent en acquitter le coût, ne peuvent être construits et manœuvrés efficacement en ce pays... Ces navires entreront au service d'une marine de guerre canadienne, ou, mieux, d'une marine de guerre impériale, dès qu'ils seront construits et armés; il en sera de même de tous les navires de guerre des colonies. La puissance et la disposition stratégique de telles unités devront être avantageusement arrêtées entre elles par les colonies autonomes; il n'est pas probable que ces dernières en arrivent à une décision sans prendre l'avis de nos experts en matière navale ou sans tenir compte de l'équilibre des forces maritimes dans les eaux européennes. Cela suffit amplement. L'existence de forces pareilles nous sera d'une valeur considérable. Elle nous permettra de suivre une règle bien établie pour la défense du Royaume-Uni, règle qui évidemment doit toujours contribuer automatiquement à lier les colonies autonomes et l'empire pour la défense commune.

Je tiens à citer une partie d'un autre article intitulé "The New Path of Empire" et que le "London Daily News" a publié sous la signature de H. W. Massingham:

Il importe grandement que l'offre de sept millions faite par le Canada pour la construction de trois super-dreadnoughts destinés à notre marine de guerre soient étudiés avec un sens droit par ceux qui envisagent le présent et l'avenir et qui désirent que l'empire reste fort et uni. Il est impossible de ne pas être ému par la scène de vibrante émotion à laquelle a donné lieu la fin de la péroraison de l'éloquent discours de M. Borden. On peut professer des opinions différentes sur des questions politiques, mais on ne saurait peindre un tel amour de nations libres envers la mère patrie. Cela ressemble à l'amour qui unit les enfants à leurs parents et c'est cette affection qu'on retrouve ici et qui provient des mêmes causes. Les anciennes attaches, les vieilles habitudes, l'ancienne vie familiale, et jusqu'aux anciens mécontentements oubliés pour faire place à de nouveaux sentiments, tout cela est de nature à faire battre les cœurs des jeunes membres de cette grande famille au souvenir des affections anciennes. Mais n'oublions jamais le motif de ce sentiment. Le mérite revient à cette politique libérale historique qui a permis aux jeunes peuples de l'empire de choisir leur voie et d'adapter leurs institutions à la conception d'un nouvel état de choses. Toute autre a été la nature des relations avec les Etats-Unis et qui ont abouti au résultat que nous constatons.

Les faits sont très simples et très évidents. Nous ne sommes pas menacés par l'Allemagne. Nous ne l'avons jamais été et nous ne le serons jamais. Si les colonies se présentent pour prendre part à une libre démonstration de sympathie navale et nous offrent même une aide substantielle, cela est véritablement beau et de nature à nous engager grandement et le fait sera dûment noté et pesé dans les chancelleries. Cependant, ne nous berçons pas d'un espoir fallacieux, d'un sentiment d'exagération à cet épisode important de notre vie impériale.

Car, après tout, cette offre elle-même n'est pas sans engendrer un grave péril pour le Canada, pour nous-mêmes et pour les relations

impériales. Envisageons le fait comme nous le ferions s'il s'agissait d'un "tribut". Il est vrai que ce n'était pas là l'idée que le Canada avait conçue à l'origine. C'est cette forme impérialiste qui s'impose à l'attention de nos ministres impérialistes et conservateurs. L'idée libérale était tout autre en ce qui se rattachait au développement national de notre puissance maritime en harmonie étroite avec notre propre développement sous ce rapport; elle reposait sur une base locale et sur l'autorité locale. On ne saurait nier que cette politique était plus conforme à notre propre évolution ou stratégie maritime. Nous avons decidé la concentration dans la mer du Nord de toutes les unités de notre flotte, estimant que nous serions ainsi plus près du point de danger de rivalité ou de tout ce qu'on voudra. C'est, à toute évidence, laisser la garde des points éloignés qui constituent, pour ainsi dire, les remparts de l'empire, aux plus jeunes nations autonomes. Un plan semblable est tout aussi significatif, si l'on tient compte de l'aide fournie à la marine de guerre impériale, que celui proposé par M. Borden et, au point de vue moral, il comporte une signification beaucoup plus accentuée. Mais aujourd'hui la mère patrie en est rendue à compter sur le "bon vouloir" des colonies. La réponse est singulièrement prompte et directe. L'idée qu'on se forme est-elle sage? Et implique-t-elle pas de graves probabilités de mécontentements pour l'avenir?

En effet, le Canada a posé ses conditions. En réalité, il nous prête ses dreadnoughts, au lieu de nous les donner et il garde la faculté de les rappeler à volonté. Il réclame aussi le droit de participer à l'orientation de notre politique étrangère. La presse impérialiste canadienne tire grand profit de cette restriction. La note dominante des articles qu'elle publie, c'est qu'une nouvelle puissance est née dans le monde. Oui, mais comment cette puissance se fera-t-elle connaître? Evidemment,—s'il faut en croire les organes ministériels canadiens—en obtenant d'être représenté au comité de la défense impériale. Le Canada sera donc représenté dans la personne d'un "ministre" régulier de son Gouvernement. Cependant, cela modifie le statut et le pouvoir de ce comité. En théorie, ce comité est plus au courant des secrets de l'empire que ne l'est la Chambre des communes à laquelle on a nié le droit d'avoir son mot à dire dans les conclusions ou la ratification des traités. Ce comité secret, n'ayant aucune fonction représentative, essentiellement militaire, obtient ce pouvoir et ce prestige supplémentaires. Mais la réclamation du Canada va plus loin. Elle demande la création d'un organe permanent de la politique impériale. A nouveau, comment cet organe peut-il reposer sur une base de représentation, bien qu'il serve de moyen déterminé pour imposer de nouvelles taxes? Quelle sera la part des colonies autonomes? Si elle est considérable, nos pouvoirs sont indûment limités; si elle est petite, les contribuables de ces colonies seront peut-être obligés d'acquitter des pôts suivant notre autorité et notre caprice. A tout événement, la nature des anciennes relations coloniales est chose du passé. Un nouvel et formidable engin de guerre, ou de politique—je le crains—ou de désunion et d'acrimonie aura été inventé.

Avançons-nous donc avec soin et prudence dans ce nouveau sillon de l'empire. Nous ignorons où il nous mènera.

M. DEVLIN.

On doit avouer que cela n'indique pas que l'urgence existe réellement. Cependant, le Canada doit faire quelque chose en vue de sa propre défense. Le Canada est une nation dans l'empire; c'est l'une des cinq unités qui constituent ce dernier et il vaut mieux que chacune de ces unités se défende elle-même que d'être partie à un projet de centralisation. L'amendement contient le mot " promptement "; je n'imagine pas que cela signifie "hâte non motivée". Prenons le temps qu'il faut pour construire une marine de guerre qui nous appartiendra en propre et, entre temps, faisons l'instruction des hommes qui feront la manœuvre de ces navires. Si l'on adoptait cette politique, on verrait surgir une grande industrie, celle de la construction des navires. Cela nous permettrait de garder notre argent au pays et de nous en servir pour développer nos ressources, pour augmenter notre population, pour améliorer notre marché domestique et pour pourvoir à la défense du Canada en même temps qu'à celle de l'empire.

Il est un autre point très important dont il faut tenir compte: l'instruction des hommes. On s'est permis de rire de ce détail. Des honorables membres de la droite ont dit que nous n'avons pas les hommes nécessaires et que nous ne pouvons leur faire donner l'instruction voulue. Je trouve dans les débats—séance du 31 janvier 1910—peu de temps après que le cabinet libéral eut décidé de créer une marine de guerre, les questions suivantes posées par l'honorable représentant de Toronto-nord, aujourd'hui l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster).

M. FOSTER demande:

1. Combien a-t-on reçu de demandes d'emploi dans la marine canadienne projetée?
2. Combien a-t-on reçu de demandes d'officiers ou de ci-devant officiers de la marine royale?
3. Combien a-t-on reçu de demandes d'officiers de la réserve navale royale?
4. Combien a-t-on reçu de demandes de la part des Canadiens?

Voici la réponse:

Sir WILFRID LAURIER:

1. Nombre total des demandes, 234.
2. Nombre de demandes de la part d'officiers de la marine royale, 59; de la part d'anciens officiers de la marine royale, 6.
3. Demande de la part d'officiers de la réserve navale royale, 37.
4. De la part des Canadiens, 115.

L'amiral Kingsmill a déclaré que plus tard on n'avait pas tenté un grand effort pour obtenir des recrues. Comme il était bien connu qu'il était probable que cette marine ne se construirait pas, on a constaté un certain nombre de désertions et fort peu d'engagements. Pourquoi les gens ne s'enrôlaient-ils pas? Parce qu'il était probable que cette marine ne se maintiendrait pas longtemps, ce qui diminuait l'ardeur de ceux qui voulaient embrasser cette carrière. Jusqu'à présent, le Gouverne-

ment ne s'est pas occupé de mettre la main sur les déserteurs.

L'honorable représentant de Richmond, Nouvelle-Ecosse, (M. Kyte) a exposé l'autre jour d'une façon très claire que l'on pouvait trouver dans les Provinces maritimes des milliers de jeunes gens qui sont habitués à la vie de marins et que, si l'on organisait une marine, ces jeunes gens y prendraient immédiatement du service. Nous avons un nombre considérable de marins d'eau douce sur les rives des Grands lacs. Aucun de ces navigateurs n'a beaucoup d'ouvrage en hiver; il serait avantageux qu'on expédiât aux Antilles durant l'hiver deux ou trois navires de guerre auxiliaires; cela fournirait à ces jeunes gens l'occasion de s'entraîner. On devrait leur permettre de reprendre au printemps leur travail ordinaire. Cela créerait une réserve navale qui se composerait, non seulement de marins, mais de terriens également. Beaucoup, sans doute, prendraient des emplois permanents dans cette marine et les autres seraient prêts à faire une besogne efficace, si la guerre se déclarait.

Dans quelle posture se trouveraient les Canadiens, s'il s'élevait une guerre navale? Les seuls hommes qui seraient d'aucune utilité se trouveraient ceux qui ont reçu leur instruction complete ou une partie de leur instruction à bord du " Niobé " et du " Rainbow ". Les pêcheurs ou les marins ordinaires ne vaudraient pas mieux à bord d'un navire de guerre que les terriens, si ce n'est que les premiers se trouveraient plus dans leur élément et qu'ils ne prendraient pas le mal de mer. Il y a une très grande différence entre la guerre sur mer aujourd'hui et celle qu'il s'y faisait il y a quelques années à peine. On n'éprouverait aucune difficulté à se procurer le nombre d'hommes suffisant, pourvu qu'on crée réellement une marine de guerre ou qu'on en commence la construction.

Nous nous rappelons que lors de la guerre du Sud-Africain, le contingent canadien a conquis beaucoup de prestige et d'honneur pour le Canada, parce qu'il combattait alors en qualité de contingent canadien. Si les volontaires canadiens eussent été versés dans les régiments anglais ils auraient montré le même esprit de discipline et la même endurance, mais le Canada n'aurait plus été identifié avec eux. Si nous envoyons trois dreadnoughts à la flotte navale britannique, sous la direction de l'amirauté britannique, et ce seront des marins anglais qui en feront la manœuvre. On pourrait les baptiser de ces trois noms, Pelletier, Nantel et Blondin; mais même avec ces noms, je me demande si le prestige du Canada serait sensiblement augmenté. Les constructeurs de navires, s'ils font un bon travail, s'attireront pour eux-mêmes plus de louanges qu'on en adressera au Canada. Je crois qu'il est essentiel que le Canada prenne tous les moyens de se protéger lui-même aux yeux de l'univers, pour l'effet moral qui en résultera. Outre des avantages que notre commerce en retirerait, je crois que cette attitude sera digne du respect que le Canada se doit à lui-même et qu'elle sera très avantageuse à l'empire en général.

En ma qualité d'habitant de l'Ouest et de cultivateur, je tiens à faire allusion à l'attitude des cultivateurs unis de l'Alberta, à celle des producteurs de grains de la Saskatchewan, et je pourrais ajouter aussi à celle des producteurs de grain (Grangers) de l'Ontario. Ils one voté des résolutions condamnant presque en termes formels la politique navale du Gouvernement, c'est-à-dire une contribution. Ils ont fait voir aussi qu'ils s'opposeraient même à la création d'une marine de guerre.

Ce n'est pas qu'ils soient traîtres, mesquins ou lâches, mais ils ne croient pas nécessaire que le Canada agisse à présent. Ils s'imaginent que si le Canada débourse une forte somme d'argent, ce sont particulièrement les cultivateurs qui vont en subir les conséquences. Or, dans l'Ouest surtout, la situation actuelle ne permet pas aux cultivateurs de supporter ce fardeau. Ils pensent que l'accès des marchés du Sud aurait beaucoup amélioré l'état des choses, bien que cette année soit une mauvaise année, la première que nous ayons eue depuis longtemps en ce qui concerne les prix des objets d'alimentation, mais même cette année, les prix sont meilleurs aux Etats-Unis. D'un autre côté, ils trouvent qu'ils sont obligés de payer trop cher ce qu'ils ont à acheter, à cause de la protection accordée aux manufacturiers canadiens, qui ajoute au coût de ce qu'ils produisent et de ce qu'ils ont à acheter. Dans ces circonstances, ils s'irritent de se voir appelés à payer pour une chose inutile quant à présent.

Quant à la bravoure, on sait si les cultivateurs en ont. C'est à des cultivateurs que les Etats-Unis doivent leur indépendance, c'est à des cultivateurs aidés d'Indiens que le Canada doit d'être resté colonie britannique, au commencement du dix-neuvième siècle. On sait qu'ils ont pris part à toutes les petites guerres que nous avons eues, comme, par exemple, celle qui est résultée des tentatives des fénians. Ils ont toujours été prêts à marcher, et ils y sont allés gaiement. Ils ont figuré dans l'insurrection du Nord-Ouest, en 1885.

Une VOIX: Ils ont pris part à l'expédition du Nil.

M. MacNUTT: Certainement. Et lors de la guerre des Boers, plus d'un jeune cultivateur est allé au Sud-Africain et y a figuré avec honneur. Ceux qui ne pouvaient

pas partir en éprouvaient du désappointement. L'enthousiasme me gagnant moi-même, j'offris de former une compagnie de cinquante cultivateurs et je la formai. Aussi, quel ne fut pas le désappointement de ces hommes quand arriva une dépêche télégraphique refusant leurs services. Les cultivateurs ont toujours été de bons soldats, bien que travailleurs et amis de la paix. Les Boers l'ont prouvé et nos cultivateurs de l'Ouest ne leur sont pas inférieurs. Ce n'est ni la mesquinerie ni la lâcheté qui leur commandent de s'opposer à la contribution. Ils ne la jugent pas nécessaire dans le moment, voilà tout.

J'admets, cependant, que nous devons préparer pour bientôt nos moyens de défense, sur mer surtout, et faire comme toutes les autres nations. Nous n'avons pas à redouter d'attaque de la part de nos cousins ou plutôt de nos frères du Sud. Grâce à la doctrine Munroe, notre littoral n'aurait probablement pas besoin de défense. Il est vrai que ce serait humiliant et coûteux, pour nous, de nous reposer sur la doctrine Munroe. En tous cas, lorsque nos navires seraient à environ trois milles du littoral, ils se trouveraient sur la haute mer et la doctrine Munroe ne s'appliquerait plus. Que les cultivateurs, qui ne s'inspirent pas seulement de patriotisme, étudient la question au point de vue matériel et ils comprendront la nécessité d'assurer protection à leurs produits sur la route des marchés. S'il se déclarait une guerre navale,—ce qu'à Dieu ne plaise,—mais il y aura des guerres et des menaces de guerre d'ici à la fin des temps, d'ici à ce que se livre le combat suprême dont parle le prophète; si, dis-je, il survenait une guerre navale, nous aurions à rougir d'avoir été pris au dépourvu. Un homme, pour protéger son bien, s'achète un fusil; il est loin de désirer qu'il se présente un agresseur, mais il se sent plus en sûreté quand il songe qu'il a, dans sa maison, un bon fusil, propre, bien chargé et dont il saura se servir. Il ne s'agit pas ici d'agression, mais de défense. Tous les animaux ont été pourvus de moyens de défense. Même le daim timide a des cornes pour la lutte et des pieds agiles pour la fuite. Ceci est toutefois un moyen de défense que le Canada ne doit pas chercher à imiter. Le maringouin, peut-être plus agressif, a cependant des ailes pour fuir, et il a le don de ne pas vous indiquer par sa chanson l'endroit précis où il se trouve.

Telle est la loi de la nature, et l'espèce la plus noble du règne animal ne devrait pas y échapper. L'humanité a été obligée d'avoir recours à l'artifice pour se protéger. Les moyens naturels de défense ne sont pas toujours efficaces. Ils suffisent parfois, mais le progrès de la science a nécessité l'emploi de moyens scientifiques et mécaniques. Le Canada ne devrait pas être en arrière. L'Australie ne l'est pas. Pourquoi le serait-il? L'Allemagne a créée sa marine, non pour des fins d'agression, mais pour protéger son commerce. Nous devrions en faire autant, et le plus tôt possible. Nos chantiers de construction serviraient non seulement à construire des dreadnoughts, mais aussi des navires marchands de toute catégorie, et à développer l'industrie manufacturière du fer, du nickel, etc. Les industries manufacturières me paraissent offrir des riantes promesses. Je ne voudrais pas, toutefois, qu'on leur accordât de préférence particulière et éternelle aux dépens de la classe agricole. Ces chantiers de construction permettraient au Canada de réaliser un double et même un triple objet: la défense de son commerce, la défense de l'empire et le développement de l'industrie de la construction des navires.

Les cultivateurs, surtout ceux de l'Ouest, qui récoltent du blé, élèvent du bétail, etc., trouvent que leur principal marché d'exportation, c'est l'Angleterre, par la faute du parti conservateur qui favorise l'intermédiaire. Même s'ils ne vendent pas leurs produits en Angleterre, les prix qu'ils obtiennent dans l'Est sont basés, dans une large mesure, sur les prix d'exportation. Or, si l'Angleterre était en guerre—espérons qu'elle ne le sera pas de sitôt, mais elle doit s'attendre à la guerre, autrement elle ne dépenserait pas les sommes énormes qu'elle dépense du consentement de ses sujets—sa principale base de ravitaillement, ce serait le Canada, et les cultivateurs auraient tout autant d'intérêt à lui vendre leurs produits qu'elle en aurait à les acheter. Si le Canada devait fournir un certain nombre de vaisseaux de guerre pour des fins de protection, cela n'affaiblirait pas la ligne de défense de l'Angleterre, parce que si l'Angleterre ne pouvait pas compter sur le Canada pour la protection des navires portant les provisions, force lui serait d'envoyer des navires de guerre pour les escorter. La perte de plusieurs de ces navires lui porterait un coup plus désastreux que celle d'une couple de dreadnoughts. L'Angleterre elle-même ne pourrait fournir de provisions de bouche que pour un mois ou six semaines, et il faut qu'elle compte sur ces colonies en temps de guerre pour son approvisionnement sous ce rapport. Quand même les Canadiens manqueraient assez de patriotisme pour dire que les navires portant les provisions sont parfaitement hors de danger et qu'il n'est pas besoin de les escorter, il est toujours bien certain qu'en temps de guerre pas un de ces navires, s'il n'était pas protégé, ne pourrait obtenir de prêt ni d'assurance, et les cultivateurs perdraient leur marché. Nous voulons nous aussi aider l'Angleterre.

M. BRADBURY: Vous n'en avez pas bien envie.

M. MacNUTT.

M. MacNUTT: L'honorable député ne devrait pas juger les autres d'après lui-même.

M. BRADBURY: Je jugeais de l'opposition d'après ses actes.

M. MacNUTT: Nous voulons vous démontrer que nous sommes d'assez bons soldats. En fait de loyalisme, il n'y a guère de différence entre un conservateur et un libéral.

Je ne conçois pas que la droite tienne à faire adopter ce bill dans sa teneur actuelle, car elle doit savoir maintenant, comme tout expert de la mère patrie, qu'il n'y a pas d'urgence. En 1909, elle s'est déclarée hostile à tout système de contribution. L'honorable ministre du Commerce (M. Foster), l'auteur de la résolution de 1909, subséquemment amendée et plus clairement libellée, a soutenu que ce qui le faisait paraître inconséquent, c'est qu'il parlait alors de contributions périodiques; mais que celle dont il s'agit maintenant est une contribution d'urgence et que c'est pour cette raison qu'il y est favorable. Pourtant, il sait bien qu'il n'y a pas d'urgence et, par suite, il lui serait facile de s'en tenir à l'opinion qu'il exprimait avec tant d'éloquence en 1909. A en croire le député de Brandon, peu importerait ce qu'a dit l'honorable ministre, il y a quatre ans. Pour moi, je trouve que ce qu'il peut avoir dit aujourd'hui ou à une époque quelconque importe beaucoup, et je m'inspire, dans une large mesure, de ce qu'il a dit il y a quatre ans, dans des circonstances comme celles d'aujourd'hui. Il n'y a pas plus d'urgence maintenant qu'il n'y en avait alors. Voici la teneur du projet de résolution présenté à la Chambre, en 1909, par l'honorable député qui est actuellement ministre du Commerce:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fièreté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses, pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports de mer.

Voici, à présent, le projet de résolution tel qu'il a été amendé et définitivement adopté:

La Chambre réalise parfaitement le devoir du peuple du Canada, au fur et à mesure qu'il augmente en nombre et en richesse, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion exprimée à maintes et maintes reprises par les représentants du Canada, que d'après les relations d'une nature constitutionnelle qui existent aujourd'hui entre la mère patrie et ses colonies autonomes, le paiement de toute contribution arrêtée au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne saurait, en tant que le Canada est concerné, constituer une solution assez satisfaisante de la question de la défense.

La Chambre a observé avec satisfaction le soulagement apporté au cours des dernières années aux contribuables du Royaume-Uni par le fait que le peuple canadien a assumé une partie considérable des dépenses militaires que devait antérieurement acquitter le trésor impérial.

La Chambre approuvera de tout cœur toute dépense nécessaire destinée à promouvoir l'organisation d'une marine canadienne devant agir de concert avec la marine de guerre impériale, suivant les données conseillées par l'amirauté à la dernière conférence impériale, et en pleine sympathie avec cette dernière, vu le fait que la suprématie maritime de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, à celle de l'empire et à la paix du monde.

La Chambre exprime sa ferme conviction que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, on trouvera le peuple canadien prêt à faire tous les sacrifices nécessaires et à fournir aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale dans toute entreprise destinée à assurer l'intégrité et l'honneur de l'empire.

On a profité de l'emploi du mot "besoin", au lieu du mot "urgence", pour justifier le don de quelques navires. Il a été démontré qu'il n'existe pas de besoin. La Grande-Bretagne a tous les navires qu'il lui faut et tous les navires auxquels elle peut donner un équipage. L'envoi de trois navires ne ferait que l'embarrasser dans ses négociations avec l'Allemagne et aussi dans le recrutement d'hommes disciplinés pour les manœuvrer. Il n'y a pas lieu de dépenser $35,000,000 à cause de cette vague croyance. Les commentaires que faisaient en ce temps-là le ministre du Commerce et le premier ministre actuel sont très conformes à l'avis du parti libéral alors et aujourd'hui. Je citerai ce passage du discours que le ministre du Commerce a prononcé le 29 mars 1909:

La première et la plus grande objection que j'aie à une contribution fixe est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-même. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà, à mon avis, à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme.

Le premier ministre actuel a approuvé ces commentaires.

Je parle depuis plus d'une heure, et j'ose dire que j'aurai d'autres occasions de traiter ce sujet et de retenir plus tard l'attention du comité.

M. BUREAU: Des députés de la droite sourient en me voyant me lever pour prendre la parole. Ils ne sauraient me reprocher d'avoir abusé de l'indulgence de la Chambre; et vous, monsieur le président, vous ne pouvez pas dire que j'entreins le règlement en entreprenant de discuter une question d'une si grande importance. Un jour d'autres considéraient aussi que ce sujet était important. Quels sont ceux qui ont entouré le dépôt de ce projet de loi de tant de solennité et qui l'ont acclamé avec un si grand enthousiasme? Ce sont les députés de la droite. Leur enthousiasme s'est-il dissipé ou ont-ils perdu confiance dans leur propre projet?

M. ELLIOTT: Nous vous le prouverons.

M. BUREAU: Il est grandement temps qu'on le prouve. Nous sommes en séance depuis lundi à trois heures, et pendant tout ce temps-là ces messieurs n'ont pas proféré une parole à l'appui de leur projet de loi. Le futur avocat général (M. Boyce) sourit à cette remarque. Cependant, il ne saurait nier qu'elle soit vraie. S'ils ont perdu confiance dans leur projet. . .

Une VOIX: La bonne plaisanterie!

M. BUREAU: L'honorable député peut être de cet avis, mais je crois que le pays n'apprécie pas ces farceurs silencieux. Si la droite pense que nous plaisantons en cette affaire, elle s'apercevra de sa triste erreur. A mon avis, cette question est la plus importante dont la Chambre des communes ait été saisie depuis l'adoption de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. En effet, ils détachent un lambeau de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise; ils le font sans consulter le peuple, et d'une façon inconstitutionnelle. Mais ils nous disent que nous ne devrions pas nous opposer à l'article 2 parce que nous l'avons approuvé dans la résolution. Le premier ministre a cru remporter un grand avantage et les députés obscurs ont fait retentir les échos, lorsqu'il a dit que nous manquions de logique en combattant l'article parce que nous l'avons déjà approuvé. Mon très honorable ami jouit d'une très grande réputation au barreau et je m'étonne qu'il ait recours à des moyens que je pourrais qualifier autrement, si je possédais mieux la langue anglaise, mais que j'appellerai des arguties en traitant une pareille question. Il sait qu'un article d'un contrat ou d'une loi ne peut être interprété qu'en lisant tout le contrat ou toute la loi. On a peine à croire qu'il parle sérieusement, lorsqu'il reproche à l'opposition de manquer de logique pour ces raisons-là. Le recours à de telles subtilités de la part des auteurs d'un projet de loi semblable met la Chambre des communes du Canada sous un jour peu enviable. C'est une question qui devrait être étudiée gravement.

M. BENNETT (Simcoe-est): Très bien! Très bien !

M. BUREAU: "Très bien", dit le député de Simcoe-est. Mais je voudrais connaître son opinion. Lorsqu'il siégeait dans l'opposition, il était défenseur ardent des droits des minorités. En ce temps-là il n'était pas bâillonné. Est-ce que les soucis et les fardeaux du pouvoir sont si grands qu'ils lui paralysent la langue, ou est-ce qu'il n'est pas d'accord avec son chef? Ou bien, est-ce qu'il n'ose pas, pour conserver sa réputation de vieux parlementaire, appuyer ouvertement le projet? Abstraction faite de nos différends politiques, nous avons toujours entretenu des rapports amicaux, l'honorable député et moi. Je lui donne le bénéfice du doute et je suppose que son chef et le ministre de la Marine et des Pêcheries ont assumé la tâche de défendre le projet et qu'ils sont de taille à dire: "Nous ne voulons pas que vous qui nous appuyiez, preniez votre part du fardeau aux yeux du pays; s'il y a des risques, nous les courons; si les chefs tombent, l'armée restera debout."

Je suis bien aise de voir que l'honorable premier ministre est à son siège. Je ne le blâme pas de prendre du repos; il en a besoin, car il a un lourd fardeau à porter. Je me demande s'il m'accordera beaucoup d'attention. Il croira peut-être que je n'ai pas droit à des égards de sa part, mais je profite de sa présence pour le prier de nous dire exactement où nous en sommes. J'aimerais savoir s'il s'agit d'un don, d'un prêt ou d'une contribution. Lequel des trois est ce, selon lui? que veut-il en faire?

M. BORDEN: L'honorable député m'adressait-il la parole?

M. BUREAU: Oui, j'adresse la parole à mon honorable ami depuis cinq minutes et j'ai cru qu'il ne prêtait guère attention. Il pense peut-être que le sujet n'en vaut pas la peine. . .

M. BORDEN: L'honorable député fait erreur. A mes yeux, ce sujet est très important. Mais je n'attache pas autant d'importance à quelques-uns des commentaires des députés de la gauche. Le projet est précisément ce que déclare le bill. Mon honorable ami a eu beaucoup d'expérience dans l'interprétation des textes de loi et je crois qu'il pourra découvrir quel est le projet en examinant le bill.

M. BUREAU: Cette explication est aussi claire que la politique ministérielle.

M. BORDEN: La clarté de l'explication dépend entièrement de la lucidité de l'intelligence de l'honorable député.

M. BUREAU: Je suis bien aise d'avoir appris ce que le premier ministre pense de mon intelligence. Nous ne sommes peut-être pas aussi intelligents que lui...

M. BORDEN: Ce n'est pas le sens de mes paroles. L'honorable député a dit que l'explication n'était pas claire. J'ai répondu que la clarté de l'explication dépendait de la lucidité de l'intelligence de celui qui l'examinait. Cela est parfaitement juste.

M. BUREAU: Je ne suis pas blessé, monsieur le président, je suis assez intelligent pour savoir que lorsqu'une chose n'est pas claire dans mon esprit, j'ai besoin qu'on me l'explique. Mon intelligence peut ne pas être à la hauteur de celle de mon honorable ami, mais mes électeurs s'en contentent. Le premier ministre dit que le bill est assez clair et s'interprète de lui-même, mais je suis convaincu que d'ici la fin de la discussion on y apportera des modifications avant qu'il passe en loi.

Je demande si s'est un don, un prêt ou une contribution. Le premier ministre ne veut pas répondre. Pourquoi? Parce qu'il ne le peut pas. Si c'est un don, il doit être spontané et offert par gratitude. Si c'est un prêt, c'est une simple question d'affaires. Si c'est une contribution, il s'agit pour le Canada de partager certaines responsabilités et certaines charges, il doit y avoir pour cela une raison qui ne peut-être que l'urgence. Afin d'éclairer la Chambre je lirai le bill:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Ladite somme doit être employée et appliquée, sous la direction du Gouverneur en conseil, à la construction et à l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés du type le plus moderne et le plus puissant.

Cette somme peut être versée à titre de don, ce qu'il conviendrait de faire, selon moi.

M. EMMERSON: C'est un présent des Grecs.

M. BUREAU: Je demande au premier ministre si ce document renferme quelque chose qui nous apprend ce que c'est. Je parle sérieusement et je prétends que j'ai droit de le savoir. Lorsque j'élève la voix en cette enceinte à titre de représentant du peuple, je ne sais pas si mes facultés intellectuelles égalent celles du premier ministre, mais je désire obtenir autant de renseignements que je crois nécessaire pour comprendre la question. Ce bill est si obscur qu'on ne peut pas en découvrir le sens. On ne peut pas dire si c'est un don, un prêt ou une contribution, et les membres de la droite sont dans l'ignorance à cet égard.

Nous avons le droit de savoir si c'est un don. Dans ce cas, il diffère absolument d'un prêt. Les membres de la droite diront peut-être que l'un revient à l'autre. Je le nie. A mes yeux, il y a une immense différence entre un don et une contribution, et voici pourquoi: la source n'en est pas la même. Plus je lis le projet de loi et les différents discours dans lesquels le premier ministre a exprimé son avis sur la question, plus je suis embrouillé. Puisque je ne peux pas obtenir une réponse de mon très honorable ami, je suppose que cette somme d'argent participe de la nature des trois. Si c'est une contribution, je soutiens qu'elle modifie notre situation en tant que nation. Je prétends que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise décrète que le Parlement peut prendre des mesures pour la défense militaire et navale.

Quelques honorables députés diront peut-être: Prétendez-vous qu'il soit inconstitutionnel de donner de l'argent à l'Angleterre? N'avons-nous pas souscrit de l'argent pour les victimes de tremblements de terre à la Californie et en d'autres endroits? Suivant la lettre, je dis non; mais si nous suivons l'évolution de notre Constitution, de notre développement comme nation, si nous suivons la marche ascendante de la démocratie, je dis oui. Ces contributions sont inconstitutionnelles et mauvaises, parce que la tendance a toujours été de diminuer les pouvoirs du Gouverneur en conseil et des Parlements sans consulter le peuple. Conséquemment, nous ne devons rien changer à la Constitution de notre pays sans avoir consulté le peuple, sans avoir obtenu du Parlement impérial un amendement à notre Constitution.

Je n'ai pas besoin de faire la genèse de cette question. Nous la connaissons tous. La droite n'a pas le droit d'accuser la gauche de tiédeur. Nous nous rappelons tous qu'en 1909 on ne parlait que du péril allemand. Je ne sais pas quels sont ceux qui ont lancé ce cri, ni dans quel but ils l'ont lancé, mais j'ai mes soupçons et d'autres en diront la raison en quelques instants. Mais le cri du péril allemand était partout et nous avons tous cru que ce péril était réel. Qu'avons-nous fait? La Chambre des communes a adopté unanimement la fameuse résolution de mars 1909, et je crois que cette résolution était à cette époque l'expression des sentiments du peuple canadien, représenté par ses délégués dans cette Chambre. Cette résolution a été adoptée sans une voix discordante, ce qui montre qu'elle exprimait véritablement le sentiment des Canadiens.

Pendant que j'en suis sur le sujet du véritable patriotisme, la Chambre me permettra peut-être d'ouvrir une parenthèse. J'ai entendu l'autre soir l'honorable député de Calgary (M. Bennett) dire qu'il était heureux de ne rien connaître de la politi-

que de la province de Québec. Il a voulu traiter cette province avec dédain. Mais ce que peut dire l'honorable député de Calgary ne nous fera pas grand mal.

Nous prenions ses paroles pour ce qu'elles valent, parce que nous connaissons l'homme qui les prononce. Les remarques de ces honorables députés ne doivent pas nous déranger, parce qu'ils sont préjugés à notre égard. Ils nous croient susceptibles d'être influencés par les mêmes sentiments qu'ils entretiennent eux-mêmes. Ce n'est pas le cas. Comme Canadien je défie quiconque dans cette assemblée de dire qu'il est plus Canadien que moi. Ma patrie n'est pas au delà des mers; ma patrie est celle de mes ancêtres et je ne vais pas la chercher en dehors de la province de Québec, qui fait partie du Canada. Je suis d'origine française; j'en suis fier et l'Angleterre n'a pas de meilleurs et de plus sincères alliés que les véritables Canadiens. Des siècles nous attachent à la terre qui nous a vu naître. Personne ne peut être attaché autant à la terre sur laquelle il ne vit qu'en passant qu'à celle que ses ancêtres ont arrosée de leur sang. Cela me renverse lorsque j'entends des gens parler de patriotisme canadien dans notre pays, et en même temps accuser la province de Québec de n'avoir pas de sentiments canadiens. Un véritable Canadien est un bon sujet britannique, et celui qui veut être britannique avant d'être dévoué au sol qui l'a vu naître, n'est pas un véritable ami de l'Angleterre. Personne ne peut construire une maison solide en y plaçant le toit avant d'avoir fait les fondations, et la véritable fondation de tout véritable patriotisme, c'est d'être fidèle et dévoué à sa patrie. L'Angleterre peut donc être assurée qu'elle trouvera parmi nous des hommes prêts à combattre sous ses drapeaux, qui ne craindront pas d'exposer leur vie et qui ne mesureront pas leur dévouement à la somme d'avantages matériels qu'il peut leur rapporter. Je ne sens aucunement le besoin de me défendre; je n'ai pas à protester de mon loyalisme, parce que si je le faisais, j'aurais honte de moi-même. J'ai de forts doutes au sujet du loyalisme de ceux qui viennent le proclamer dans cette Chambre. Ceux-là veulent couvrir la marchandise avec le drapeau, et je crois que si l'occasion s'en présentait, ils ne seraient pas aussi patriotes qu'ils le professent.

Je ne veux pas répéter ici l'histoire du Canada; je ne répéterai pas l'histoire de ma province, qui est la pionnière du Canada, celle qui a conservé le pays à l'Angleterre, et dont les actes de bravoure de ses habitants dans le passé permettent aujourd'hui aux honorables membres de la droite de faire parade de leur loyalisme. Personne ne peut nier cela, et si quelqu'un le nie, c'est parce qu'il n'a pas lu l'histoire du pays. Je vois que vous l'avez lu et je vous en félicite. Il est grand temps que l'on cesse d'imputer des motifs déloyaux aux hommes publics dans cette Chambre ou en dehors, suivant qu'ils appartiennent à une race ou à une autre. S'il est de descendance anglaise, on ne lui reproche rien, mais s'il est né au Canada, s'il est de descendance française, c'est un suspect. Il est temps que ces agissements cessent.

Cette parenthèse fermée, je reviens au sujet. L'idée de la politique navale a été basée sur la résolution de 1909, et cette résolution a été le résultat, comme tout le monde le croyait alors, du danger qui menaçait l'Angleterre. Je dois avouer qu'à cette époque j'ai été impressionné par un discours prononcé par l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) alors député de Toronto-nord. En 1909 nous avons uni nos efforts pour éloigner le danger que l'on croyait alors être imminent et que l'honorable député de Calgary est obligé aujourd'hui d'aller chercher dans son imagination, car après une période de quatre années, ce danger n'est pas encore à nos portes.

La seule excuse que nous aurions d'offrir une contribution serait celle d'un besoin pressant. Mais c'est un fait admis que ce besoin pressant n'existe pas. J'ai demandé aux honorables membres de la droite de nous dire s'il y avait un besoin pressant. Personne n'a répondu. Qui ne dit mot consent. Je dis donc qu'il n'y a pas d'urgence, et les honorables membres de la droite disent comme moi. Conséquemment, il n'y a donc aucune bonne raison d'offrir cette contribution.

Lorsque nous avons prétendu qu'il n'y avait pas d'urgence, vous savez, monsieur le président, par quel éloquent silence les honorables membres de la droite nous ont répondu, et vous savez aussi quelle était la raison de ce silence. Nous, libéraux, nous, démocrates, nous qui sommes avec le peuple et défendons ici la cause du peuple, nous ne voulons pas qu'un premier ministre ou un chef d'opposition pense pour nous. De ce côté (la gauche) on ne laisse pas à notre chef seul la tâche de penser.

La loi créant le service naval est basée sur la résolution de 1909 et cette résolution était le résultat de conférences avec l'amirauté. Cette loi du service naval a été votée à la demande et avec l'approbation de l'amirauté. La loi de 1910 est l'enfant de tout le peuple canadien, parce qu'elle était basée sur la résolution adoptée unanimement par cette Chambre, et lorsque je vois des honorables députés se moquer de cette loi, je ne puis m'empêcher de dire: Où est votre respect de vous-mêmes, où est votre loyauté? De quoi vous moquez-vous? Vous vous moquez de vous-mêmes. Vous parlez de marine de fer-blanc! J'ai eu peine à en croire mes oreilles, l'autre jour, lorsque j'ai entendu l'honorable député de Calgary (M. Bennett)—ce soleil levant, ce nouveau phare du parti tory au Canada—dénigrer cette

marine, une marine approuvée par l'amirauté—mettre le "Niobé" et le "Rainbow" sur le même rang que le noble et patriotique "Minnie M". Qu'était-ce que ce "Minnie M"? Ce bateau a été mêlé à des actes qui ne font honneur à personne. Il est possible que l'équipage en fût libéral, mais les torys ont fait bien pis que cela sous le manteau du nationalisme. Il est réellement regrettable que des honorables membres de la droite fassent de telles comparaisons et associent cette grande question, la question la plus noble qui ait jamais été discutée devant cette Chambre à des questions de politique mesquine comme le "Minnie M". Nos adversaires disent qu'ils sont sérieux.

Je les défie de le prouver. Ils admettent que nous avons le meilleur côté de la cause, mais ils disent: Nous avons le nombre et nous vous forcerons à avaler notre politique. Pour ma part, je déclare que je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir pour empêcher cette mesure anti-britannique et anti-canadienne de jamais devenir loi.

Puis-je demander à mes honorables amis de la droite s'ils savent ce que c'est que le patriotisme canadien? Non, ils ne le savent pas, et je veux le leur expliquer parce que je veux qu'ils comprennent mon autorité.

Une VOIX: Quelle est votre autorité?

M. BUREAU: Je suis l'autorité. Je suis fier de pouvoir dire que j'appartiens à la huitième génération de ma famille née sur le sol d'Amérique, et que le patriotisme chez nous est un sentiment qui vient du cœur. L'amour de la patrie est une inspiration, et c'est la raison, je crois, qui fait que les honorables membres de la droite ne le comprennent pas.

M. DAVIDSON: Je sais qui a conspiré, mais est-ce que mon honorable ami est inspiré?

M. BUREAU: Pourquoi parler ici de conspiration, monsieur le président, lorsque l'on voit siéger ensemble, sur les premières banquettes de la droite, mon honorable ami de Chambly-Verchères (M. Rainville), l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) et l'honorable député qui parle de conspiration. N'avons-nous pas une preuve de la conspiration la plus évidente qui puisse exister, lorsque nous voyons ces trois membres siéger du même côté? A-t-on jamais vu un manque de patriotisme plus grand que le fait que ces trois députés vont bras dessus bras dessous?

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. le PRESIDENT (M. Meighen): Je crois que les paroles de l'honorable député accusant des collègues de manquer de patriotisme, ne sont pas parlementaires.

M. BUREAU: Je me soumets à votre décision, monsieur le président, mais je regrette de ne pouvoir me faire entendre dans la langue de mes ancêtres, et je crois que l'on devrait m'accorder un peu plus de latitude que d'ordinaire, parce que je parle dans une langue qui n'est pas ma langue maternelle. C'est une simple question de justice. Aujourd'hui ces honorables députés cherchent à profiter de ce désavantage en m'accusant de violer les règles de cette Chambre.

M. RAINVILLE: Vous avez étudié l'anglais aux Etats-Unis.

M. BUREAU: Je suis heureux que mon honorable ami ouvre la bouche. Il a enfin rompu le silence. Souvent on me demande à bord du train, lorsque je vais dans ma famille, ce que fait le maître-chante du parti tory dans la Chambre, qu'on n'entend jamais parler de lui? Je réponds il ne parle pas, il chante.

M. McKENZIE: Qui est maître-chantre?

M. BUREAU: L'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville).

M. BARKER: N'est-ce pas plutôt l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver)?

M. BUREAU: L'honorable député d'Edmonton reste assis et pense. Lorsqu'un député se lève et crie, le pays n'y gagne rien.

M. EDWARDS: Mon honorable ami dit que l'honorable député d'Edmonton reste assis et pense. Ne pourrait-il pas se lever et penser en même temps?

M. BUREAU: Il pense avant de se lever; il ne fait pas comme la plupart des honorables membres de la droite qui lorsqu'ils sont assis ne pensent pas.

Je disais, en réponse à mon honorable ami de Chambly, que j'avais vécu aux Etats-Unis. Lorsque, sous le règne des torie, la faim nous menaçait, j'ai eu le courage de passer aux Etats-Unis, j'y ai vécu, et mon honorable ami me permettra de lui dire que, quand je suis allé là, je suis parti du Manitoba à une époque où les affaires progressaient. Le ministre des Travaux publics (M. Rogers) a connu le temps où, de 1883 à 1885, tout s'écroulait.

M. DAVIDSON: L'honorable député dit qu'il est allé aux Etats-Unis pour y gagner sa vie; est-ce pour la même raison qu'il a pris la place d'avocat général.

M. BUREAU: Est-ce là la conspiration? Etait-ce pour gagner ma vie que j'ai pris la place d'avocat général? Non; je l'ai prise pour aider mon pays. La fortune ne m'avantage pas comme elle fait quelques-uns de mes honorables amis de la droite. Le pouvoir n'a pas été pour mon parti un moyen de faire fortune. Pour beaucoup, ça été une cause de pertes.

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

M. BUREAU: Je parle pour moi-même. Je puis dire à mes honorables amis que je suis aujourd'hui plus pauvre que je ne l'étais en 1900 quand je suis entré dans la politique. J'ai toujours eu assez pour ma famille et pour moi, et jamais je n'ai regardé à la besogne qui m'était donnée; je n'ai pas à me courber pour obtenir les faveurs de qui que ce soit. Je parle ici en homme indépendant, j'ai été élu pour venis dire ici ce que je pense, et c'est ce que je vais faire.

Je disais à mon honorable ami, qui a voulu me reprocher d'avoir appris l'anglais aux Etats-Unis...

M. RAINVILLE: Je n'ai pas reproché à l'honorable député d'avoir appris l'anglais aux Etats-Unis; mais j'ai dit qu'il ne pouvait se plaindre de ne pas savoir l'anglais car il sait mieux l'anglais que le français.

M. BUREAU: J'ai appris l'anglais au Canada, et les premières leçons que j'ai eues, ça été à Winnipeg, de quelqu'un que le ministre des Travaux publics connaît peut-être et dont le nom était Joe Chambers. Il était avocat à Winnipeg; nous avons été quelque temps dans le même bureau. J'ai donc appris mon anglais au Canada.

M. EDWARDS: Et vous l'avez bien appris.

M. BUREAU: Quant au français, je ne sais si je puis comparer le mien à celui de l'honorable député de Chambly. En disant que je sais mieux l'anglais que le français, il dit ce qu'il sait être inexact.

J'ai parlé de la loi qui a suivi la résolution de 1909, et je démontrais comme il était beau de voir le peuple canadien tout entier dire par la bouche de ses représentants dans cette Chambre: La mère patrie vient de nous conférer de nouveaux privilèges, nous avons fait un pas de plus vers l'état de nation, et nous entendons faire voir que nous sommes à la hauteur des circonstances.

Puisqu'il nous est permis de faire avec les pays étrangers des conventions, de dire que nous échangerons nos produits à de certaines conditions et que ces produits seront livrés sans encombre de part et d'autre, notre devoir est de prendre les mesures nécessaires à l'exécution des conventions que nous passons.

Nous avions obtenu le droit de faire nos propres traités. C'était là pour le peuple canadien un pas nouveau vers l'état de nation, mais aussi une source de responsabilités nouvelles. Il nous avait déjà été représenté que le Canada, avec toutes ses ressources et ses richesses naturelles, avec ses populations fortes et actives, devait contribuer à la défense de son territoire, et soulager la mère patrie de partie de cette charge. Pour donner suite à cette idée, nous avions pris la charge des forts d'Esquimalt sur le Pacifique et d'Halifax sur l'Atlantique. C'était encore faire un nouveau pas vers l'état de nation que d'assurer ainsi la défense de notre propre territoire.

Nous avions des droits relativement à l'immigration. Personne, fût-il sujet anglais, ne pouvait pénétrer dans ce pays qu'à de certaines conditions prescrites par ce Parlement.

Nous avions aussi le droit de décider de notre politique douanière. Ce qui s'appliquait aux individus s'appliquait également aux marchandises. Nous avions le droit de dire quelles marchandises seraient admises dans le pays et à quelles conditions. Nous avions sur notre territoire une autorité absolue. La Grande-Bretagne disait: Vous me demandez chaque jour de nouveaux droits; vous êtes les seuls maîtres du Canada; nous ne pouvons y pénétrer, personne ne peut y pénétrer qu'à des conditions prescrites par votre Parlement ou à moins d'avoir d'abord obtenu votre permission; rien ne peut être apporté au Canada que dans les conditions prescrites par votre Parlement. Dans les limites de votre territoire, vous avez donc une juridiction complète, entière et absolue. Cela étant, vous devez voir à le protéger. Vous serez les seuls à faire les frais de sa défense. Vos défenses de terre seront donc à la charge du Canada. Toute défense relative à votre défense par terre devra être faite par le Canada et sous sa direction. C'est à nous qu'il incombait de développer le pays, de rendre productives nos ressources naturelles, qui dormaient depuis des siècles. Et c'est ce que nous avons fait.

Nous avons d'abord amené dans le pays des immigrants. Ces immigrants sont allés s'établir sur la prairie; ils ont labouré le sol et l'ont rendu productif. La terre n'avait d'autre valeur que ses produits échangeables. Pour les échanger, il a fallu les apporter au marché. C'était une nouvelle situation qui se présentait, à laquelle étaient appelés à faire face ceux qui étaient à la tête du pays. De nouvelles mesures étaient devenues nécessaires. Ceci nous amène au développement plus étendu de notre territoire. Pour mener les choses à bonne fin, pour en avoir le bénéfice, il faut assurer au producteur la rémunération de son travail et de sa marchandise. Nos amis de la droite ont pensé qu'un moyen d'améliorer dans ce pays la situation des cultivateurs, c'était de restreindre le marché où ils pourraient vendre le produit de leurs champs. Pour nous du parti libéral, nous avons toujours cru que le meilleur moyen de favoriser le commerce du pays...

Quelques DEPUTES: A la question!

M. BUREAU: Pourrais-je savoir quelle est l'objection que l'on élève?

M. EDWARDS: Puisque l'honorable député demande à connaître l'objection que l'on peut élever contre ses observations, je lui demanderai si celles-ci s'appliquent bien à l'article 2.

M. BUREAU: Absolument. Mes honorables amis n'étudient pas cette affaire assez à fond, et j'ai voulu expliquer pourquoi elle était soumise à la Chambre.

M. EDWARDS: J'aimerais à avoir une décision sur ce point.

M. le PRESIDENT (M. Meighen): L'honorable député a expliqué l'objet de ses remarques, mais je ne crois pas qu'elles aient du rapport avec l'article 2. D'autre part, la même objection a été soulevée et une très grande latitude a été laissée à chacun. Dans les circonstances, je ne crois pas devoir rappeler l'honorable député à l'observation du règlement.

M. BUREAU: L'amendement qui a été proposé à l'occasion de cet article 2 donne ouverture à la question de savoir si nous aurons la politique énoncée dans le projet de loi ou une marine canadienne. J'étais sur le point d'expliquer pourquoi il nous faut une marine canadienne. J'allais indiquer les progrès qui rendent nécessaire la défense de notre pays, et expliquer pourquoi il ne fallait pas demander à la Grande-Bretagne une garnison pour nos forts. Je disais que nous avions à faire venir du Sud, des Iles-Britanniques, de la France, de la Belgique ou autres pays les hommes qu'il nous faut. Pour les engager à venir sur nos bords, il est nécessaire de leur montrer que leur travail sera rétribué. Pour cela il faut leur faire voir un marché où ils pourront vendre leurs produits à des prix rémunérateurs. Après avoir obtenu une autorité plus grande et presque tous les pouvoirs d'une nation, il nous faut demander encore une plus grande latitude relativement aux traités.

Il faut pour les cultivateurs et pour les colons qui nous arrivent des débouchés en Europe. Ayant ouvert ces débouchés, il nous faut montrer que nous sommes en état d'exécuter les conventions que nous faisons avec l'étranger. Le traité de réciprocité n'est, après tout qu'une convention d'échange entre deux particuliers dans de certaines circonstances. Si vous faites un marché avec un individu qui se charge de livrer sa marchandise et que cette marchandise soit volumineuse, il faut vous être assuré auparavant que cet homme est en mesure de vous l'apporter. qu'il dispose d'un véhicule convenable et d'un chemin sûr, qu'en un mot, il peut exécuter son marché. Si nous allions faire un traité avec un pays, sans pouvoir montrer que nous avons les moyens nécessaires à la parfaite exécution de nos engagements, nous ne pourrions pas obtenir de lui des conditions aussi avantageuses que si nous étions en mesure d'établir qu'après avoir fait marché de délivrer certaines marchandises nous le pourrions faire. Je ne vois pas que dix hommes, mille hommes, un million d'hommes mis ensemble cessent d'être des hommes; seulement un plus grand nombre de têtes s'unissent pour arriver à une décision. Quand il s'agit d'un individu, il n'y en a qu'une. C'est pourquoi nous ne devons pas étudier ces choses autrement que si elles se passaient entre individus.

Lorsque nous avons édicté cette loi, elle a été critiquée, d'une part comme inefficace et d'autre part comme un éloignement des règles de notre Constitution, et l'on a dit qu'il fallait soumettre la question au peuple. L'opinion émise par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), au grand banquet donné en son honneur, à Lachine, a été qu'il voulait le *statu quo*. Il a dit qu'il n'y avait aucune raison pour créer une marine. Le député de Jacques-Cartier est naturellement dans une position différente de celle des autres membres de la Chambre, car il n'était pas présent quand la résolution a été adoptée. Selon nous, il était temps, avons-nous dit, de donner suite aux privilèges qui nous avaient été accordés, en assumant les responsabilités que ces privilèges imposaient. La loi de 1910 a été le résultat des opérations de la conférence et des recommandations de l'amirauté. Ici je laisserai un vide. Si je remplissais ce vide, ce serait intéressant pour mes honorabes amis de la droite. Cette lacune que je vais laisser, la voici: comment a été traité dans la province de Québec la question d'une marine de guerre? Quels sont ceux qui l'ont traitée des quatre partis que formaient les libéraux, les conservateurs, les nationalistes et l'alliance de ces deux derniers partis. Sur quel terrain se sont-ils placés? Il y avait aux dernières élections quatre partis dans la province de Québec.

Je me réserve le droit de revenir sur la question; car, son importance nous autorise à la discuter longuement et sous tous ses aspects; cette discussion fera défiler sous les yeux du pays toutes les étapes du débat, les différents acteurs ainsi que les scènes où ont joué ces acteurs.

M. L'ESPERANCE: Très bien!

M. BUREAU: Le député de Montmagny, m'interrompt tout en esquissant un sourire. En arrière de lui siège le député de l'Islet (M. Paquet), un homme d'une grande noblesse de caractère, aux inspirations patriotiques, d'une grande faconde; mais dont les inspirations et les principes ont changé avec une rapidité étonnante. La faconde est tout ce qui reste. Si j'en juge d'après ses déclarations antérieures à 1911 et les observations assez obscures qu'il a formulées ici ces jours derniers, il a fait volte-face, et d'anti-tory, d'anti-libéral, il

est devenu un des tories les plus prononcés ici. Grand bien lui fasse, s'il est dans la bonne voie; mais ses électeurs ne se rangeront pas à mon avis.

Remettant cette discussion à plus tard, j'en viens à cette question: quel est le système du Gouvernement sur cette question de la marine? Il n'en a pas. Voilà la théorie du député de Montmagny. Le Gouvernement nous demande de voter ces $35,000,000; mais quant à savoir si c'est un don ou une contribution ou autre chose, c'est là une question à laquelle le premier ministre refuse de répondre. Il élude la question. Le projet de loi, dit-il, est assez explicite. Ce n'est pas là une réponse loyale. Que je vienne des Trois-Rivières ou de Toronto, j'ai droit ici à tout autant d'égards que mes collègues; je suis sur un pied de parfaite égalité avec eux. Il me faut une réponse et on doit m'éclairer, avant que je puisse discuter la question avec intelligence. Le Gouvernement ignore sa propre politique. Sa politique, à mon avis, est de conserver le pouvoir par tous les moyens possibles; c'est de se cramponner aux banquettes ministérielles, et pourquoi?

M. EDWARDS: Votre politique est de ressaisir le pouvoir.

M. BUREAU: Oui, pour le bien du pays. Pour arriver au pouvoir, nous ne consentirons jamais à faire d'alliances comme celle effectuée par les ministériels. Pour revenir au pouvoir, nous n'irons jamais blaguer le public de certaines parties du Canada, comme l'ont fait mes amis les nationalistes.

M. EDWARDS: Quand vous êtes-vous donc réformés et avez-vous cessé de duper le public? Vous n'avez jamais fait autre chose.

M. BUREAU: La bouche parle de l'abondance du cœur, ces messieurs ne voient que par leurs propres yeux et à travers leurs propres lunettes; ils envient que tout le monde leur ressemble. Ce que nous avons dit aux électeurs de la côte du Pacifique, nous l'avons dit aux populations de l'Atlantique. L'attitude que nous avons prise devant les population de l'Ontario, nous l'avons tenue devant celles de Québec. Jamais nous n'avons fait d'alliance secrète avec un parti ou un individu quelconque. Ce que j'ai dit aux Trois-Rivières, je suis prêt à le répéter à Toronto, à Winnipeg ou ailleurs.

J'irai volontiers répéter aux électeurs de mon honorable collègue (M. Edwards) ce que j'ai dit à mes électeurs des Trois-Rivières. Je nie l'accusation qu'il vient de lancer, et avant de clore ce chapitre de notre histoire politique sur le caractère de la campagne de 1911, je prouverai victorieusement à mon collègue—et il en conviendra loyalement, je le sais—qu'au cours de cette campagne, les tories-nationalistes ont eu recours à des tactiques différentes de celles de leurs alliés nationalistes d'aujourd'hui; car, à mes yeux, ils sont dans la même galerie.

M. EDWARDS: Etes-vous partisan de l'indépendance du Canada?

M. BUREAU: Je savais que cela viendrait; car les sentiments que nourrissent ces messieurs au fond du cœur se traduisent toujours en paroles. Que connaît-il, l'honorable député, de cet amour du sol natal ancré au cœur de ceux qui depuis sept générations habitent ce sol conquis par leurs ancêtres, de ceux, dis-je, qui ne reconnaissent pas d'autre patrie et qu'aucun lien ne rattache plus au pays ancestral?

M. EDWARDS: Aux premiers jours de notre histoire, alors que la forêt primitive recouvrait le sol, mes ancêtres maternels vivaient au pays; car, je descends de bonne souche, celle des loyalistes de l'empire uni. Mes ancêtres paternels habitent encore l'Angleterre; aussi suis-je intéressé au pays, à titre de Canadien de naissance, et je suis également intéressé au pays d'outre-mer. A titre de loyaliste canadien et de sujet britannique, je veux que ma propre patrie et le pays ancestral d'outre-mer soient l'objet d'une égale protection. C'est précisément ce que ne veut pas le parti de la gauche.

M. BUREAU: Je suis bien aise que l'honorable député ait défini son attitude. Je le félicite d'être issu de souche loyaliste. Ceux qui décidèrent de demeurer aux Etats-Unis, au cours de cette révolution, étaient parfaitement dans leur droit. Mais je dame le pion à mon collègue. Il possède encore quelque intérêt outre-mer; je n'en ai point. Mais je pose en principe que les meilleurs Canadiens sont les meilleurs sujets britanniques.

Une VOIX: Nullement.

M. BUREAU: Je l'affirme. On ne saurait scindre le patriotisme; il est indivisible; il fait un tout. Mais plus il vieillit, plus il prend racine au sol natal, plus....

M. EDWARDS: Etes-vous meilleur canadien, parce que vous seriez partisan de l'indépendance du Canada?

M. BUREAU: Si j'étais un Canadien d'aussi petit calibre que l'honorable député, je le rappellerais au règlement. Il n'y a que ceux qui manquent de loyalisme et de patriotisme qui se croient les seuls patriotes, les seuls loyalistes. Nous sommes trop loyalistes à la gauche pour croire qu'il y a dans un comté du Canada des gens qui voudraient confier leur mandat électoral à un homme sans loyalisme. Je n'affirme pas que l'honorable député manque de loyalisme, mais j'affirme que son loyalisme

ne repose pas sur une base bien solide, s'il croit être le seul loyaliste.

M. EDWARDS: Ce que je demande...

M OLIVER: Ne serait-il pas possible d'écouter un orateur sans l'interrompre.

M. le PRESIDENT: J'ai cru que l'orateur provoquait les questions.

M. EDWARDS: Avec votre permission, monsieur le président, et pour calmer les inquiétudes du député d'Edmonton, je tiens à dire que je n'ai pas reçu de réponse du député des Trois-Rivières. Il n'est nullement question du loyalisme ou du manque de loyalisme de mon collègue. Je me suis borné à lui demander si, à ses yeux, le partisan de l'indépendance du Canada est meilleur Canadien que celui qui est hostile à cette indépendance?

M. BUREAU: A l'instar de son chef, l'honorable député peut tenir mon intelligence en maigre estime; mais celui qui, en plein Parlement, dit en substance à un collègue: Je sais que vous êtes loyaliste, mais êtes-vous partisan de l'indépendance du Canada? ignore la portée des mots ou bien manque d'intelligence. Prétendez-vous faire marcher le loyalisme et l'indépendance de concert? Liberté, autonomie, voilà ce qui fait partie de l'empire. Mais loyalisme et indépendance, comment pouvez-vous concilier ces deux choses? Si l'honorable député ne veut pas imprimer une flétrissure et insinuer que le partisan de l'indépendance est infidèle envers la Grande-Bretagne, que veut-il dire? Il peut bien avoir une haute opinion de lui-même, mais il ne saurait me faire tomber en pareil piège. A quel mobile obéit-il en me posant pareille question? Quelle est son arrière-pensée?

M. EDWARDS: Si mon collègue veut bien répondre à ma question, il verra quel mobile me pousse. La question en premier lieu, puis l'autre en deuxième lieu.

M. BUREAU: Mon collègue me demande si je suis partisan de l'indépendance? Je réponds: Non.

M. EDWARDS: Je vais maintenant vous dire à quel mobile secret j'ai obéi en vous posant cette question. Le chef auquel vous prêtez un si chaleureux appui dit que l'indépendance est le but de son ambition. Je ne fais que citer le hansard. Le chef de l'opposition a maintes fois répété que le but de son ambition était l'indépendance du Canada; que le Canada se détacherait de la mère patrie comme le fruit mûr tombe de l'arbre.

M. MACDONALD: Quand l'honorable député ou son chef aura rendu à l'empire autant de services et lui aura témoigné autant de dévouement que le chef de l'opposition, alors il aura droit de le critiquer.

M. EDWARDS: Mais l'honorable député ne saurait nier que je cite textuellement les paroles du chef de l'opposition.

M. LEMIEUX: Répétez cela en temps utile.

M. EDWARDS: Je suis prêt à le répéter devant les électeurs de Rouvielle.

M. le PRESIDENT: Un moment. Dorénavant, si je dois exercer les fonctions de président, le débat devra rouler sur la question en discussion.

M. BUREAU: Je m'incline devant votre décision.

M. le PRESIDENT: Je n'ai pas rappelé l'honorable député à l'ordre.

M. BUREAU: Merci. Cette digression a été provoquée par les interruptions du député de Frontenac.

M. le PRESIDENT: L'honorable député sort de la question.

M. BUREAU: Je tenais à dire comment j'ai abordé cette question.

M. le PRESIDENT: L'honorable député s'écarte du règlement en donnant ces explications.

M. BUREAU: Je ne suis pas partisan de l'indépendance. Je regrette de ne pouvoir répondre à mon collègue. Pour en revenir à la proposition qui nous occupe, nous appelant à resserrer les liens des différentes parties de l'empire, je dirai à mon collègue que, s'il tient à cette union de l'empire, il ferait mieux de laisser dans son fonds de commerce cet argument portant que ceux-là seuls qui opinent comme lui sont fidèles envers la Grande-Bretagne. Et qu'il se débarrasse de cette idée que d'autres sont de Petits-Canadiens. Celui qui se permet de juger la loyauté de ses concitoyens est un homme dangereux pour l'empire, car il engendre un ressentiment dans le cœur de celui qui se sait loyal.

M. le PRESIDENT: L'honorable député contrevient à deux articles de notre règlement. Je lui demande de se borner à la question.

M. BUREAU: Je reviens à la question. A un autre moment je parlerai de la période qui s'est écoulée entre les élections de 1911 et la réunion du Parlement. Pendant la session qui suivit. on posa au ministre de la Marine et des Pêcheries la question suivante qui se trouve dans les Débats de 1911-12, vol. III, page 4336:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de proposer l'abrogation de la loi du service naval?
2. S'il en est ainsi, le Gouvernement se propose-t-il, si cette loi est abrogée, de présenter une autre loi contenant les projets du Gouvernement en la matière?
3. Si une pareille loi est présentée, le Gouvernement a-t-il l'intention de la soumettre

à l'approbation du peuple avant qu'elle soit en vigueur.

A chacune de ces questions qui, en passant, ont été posées par M. Mondou, le ministre de la Marine et des Pêcheries à répondu dans l'affirmative:

A chacune de ces trois questions il est répondu oui.

Et il continue:

Après qu'il aura mûrement étudié l'affaire, le Gouvernement fera connaître à la Chambre et au pays sa politique navale.

Naturellement on peut dire que si le Parlement représente le peuple, ce qui est communiqué au Parlement est communiqué au peuple. Il continue ainsi:

Cette politique nécessitera indubitablement une loi impliquant l'abrogation de la loi actuelle sur le service naval.

L'honorable député de Wright (M. Devlin) a déclaré ce matin que le Gouvernement avait promis qu'avant de proposer un projet de loi sur la défense navale de l'empire, il abrogerait la loi existante, et dans l'intérêt d'une bonne administration, c'est ce qu'il faut faire, parce que la nouvelle loi entrerait en conflit avec l'ancienne. Le ministre a ajouté:

Celle-ci en attendant restera en vigueur en tant que le requiert le service de protection des pêcheries et d'autres objets. Avant que soit mis en vigueur un programme permanent, il sera donné au pays une occasion de se prononcer sur son opportunité.

Voici une promesse claire. Or, ce matin j'ai demandé au premier ministre si cette proposition du Gouvernement était un prêt, un cadeau ou une contribution. Il m'a dit que le bill était assez clair par lui-même. Si c'est un cadeau, j'admets que ce n'est pas un programme permanent, à moins qu'il n'y ait une obligation de le répéter à intervalles. Si c'est un prêt, moi-même et les électeurs que je représente ont le droit de connaître les conditions de ce prêt—pour combien d'années le prêt est-il fait, quel intérêt recevons-nous et comment serons-nous remboursés ? Supposons que ce prêt soit fait pour six ans. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit que la durée d'un navire de guerre—je me sers de ce mot pour comprendre les croiseurs, les torpilleurs et autres navires de guerre—est de six années. Ce n'est pas l'intention du Gouvernement d'appeler un prêt la présentation de trois des plus puissants cuirassés d'escadre qui devront être placés en première ligne en 1913, et de mettre le gouvernement britannique dans l'obligation de dire au Canada: Nous vous retournons tant de tonnes de ferraille que vous laisserez sur vos rivages comme un monument de cette grande législation que vous avez adoptée en 1913 et aussi comme un souvenir de la bravoure de ces Canadiens qui n'étaient pas là pour conduire ces navires dans la ligne de bataille quand l'empire britannique était en danger. Ce ne serait pas juste ni pour les Canadiens, ni pour l'Angleterre. Je suis persuadé, connaissant nos honorables adversaires, qu'ils n'ont pas l'intention d'agir ainsi.

Comme nous devons retirer ces navires, dans quelles conditions les retirerons-nous? Irons-nous en Hollande pour louer les deux remorqueurs qui ont amené la cale de radoub d'Angleterre à Montréal, pour leur faire traverser l'Atlantique? Ces navires vont être construits en Angleterre, et vont être montés par des marins anglais et pendant tout ce temps ils ne seront d'aucune utilité pour instruire les jeunes gens de ce pays et en faire les défenseurs du Canada sur l'océan. Quand vous ramenerez ces navires au Canada, qu'est-ce qu'on vous rendra? Pas un homme, pas un marin, pas un Canadien. On vous rendra ces navires sans équipages qu'il faudra faire remorquer par quelque navire hollandais. Est-ce là une politique patriotique et qui est bien encourageante? Je dis que non.

Si ces navires doivent être regardés comme un prêt, ce doit être un prêt qui a été demandé par un emprunteur et vous devez nous montrer que l'emprunteur avait un but en nous le demandant. A-t-il démontré que l'Angleterre devait s'adresser au Canada pour obtenir un prêt? Le contraire a été prouvé et a été admis. L'Angleterre n'a pas besoin de l'argent du Canada. L'Angleterre n'est pas dans un moment difficile. Elle peut construire des navires mieux que le Canada et les payer. Nous devons donc abandonner l'idée d'un prêt. L'Angleterre n'a pas demandé ce prêt de trois navires, parce qu'elle a compris la folie d'adopter une telle politique. Ça été une réflexion après coup. C'est le résultat de la pensée des honorables ministres quand ils ont constaté que l'épouvantail allemand était usé.

L'idée de la contribution est au fond de cette législation. Durant les dernières élections quelques membres influents de la Chambre qui siègent à votre droite ont dénoncé comme une chose dangereuse toute politique de contribution. Quelques-uns de leurs arguments étaient sérieux. Ils ont dit que c'était une politique rétrograde et non une politique progressive et qu'elle n'était pas digne du peuple canadien qui avait acquis lentement, mais sûrement toutes les prérogatives qui font une nation et qu'il était indigne du Canada de reculer aussi loin.

Je prends très à cœur cette question. Si je savais qu'il s'agisse d'une contribution permanente, je crois que chaque Canadien qui aime son pays devrait se lever et dire non. Je ne peux pas tirer d'autre conclusion, d'après ce que j'ai entendu, qu'il s'agit d'une contribution permanente.

Mon idée a été confirmée par les paroles de l'honorable député de Calgary (M. Bennett) quand il a exprimé l'espoir qu'un jour le Canada serait à l'empire ce que les provinces sont au Canada, qu'un jour le Canada serait l'élément dominant au parlement impérial. J'estime, monsieur le président, que ce n'est pas une proposition raisonnable. Personne de nous dans l'opposition, malgré notre patriotisme, n'est désireux de voir le jour où l'Angleterre s'inclinera devant les décisions des représentants des colonies. Le premier ministre a déposé sur le bureau de la Chambre un document qui devrait, je crois, jeter un peu d'eau froide sur ceux qui pensent que la fédération impériale est à la veille de se réaliser. Je crois que ceux qui sont le mieux qualifiés pour parler de la fédération impériale sont ceux qui sont en rapport constant non seulement avec une colonie, mais avec toutes les colonies. Ils sont mieux à même de parler de ces questions qu'aucun politicien ordinaire qui siège dans le Parlement d'une colonie, à moins que quelqu'un fasse une étude spéciale de la question, se rende dans les différentes colonies et tienne à se rendre compte de certaines conditions et des résultats qui se produiraient entre une colonie particulière à laquelle il est étranger et la colonie à laquelle il appartient. M. Harcourt a écrit, le 11 décembre, 1912:

Altesse.—J'ai l'honneur de communiquer à Votre Altesse Royale, pour l'information de vos ministres, les copies de dépêches qui ont été adressées aux gouverneurs généraux de la Confédération d'Australie et de l'Union sud-africaine et aux gouverneurs de la Nouvelle-Zélande et de Terre-Neuve, relativement à la représentation des colonies autonomes dans le comité de la défense impériale.

Sans doute, mon honoable ami peut dire que M. Harcourt n'a pas fait allusion à la fédération impériale, quand il parle du comité de la défense impériale, mais plus tard il explique pourquoi il a seulement parlé du comité de la défense impériale, qui est seulement un corps consultatif, car le pouvoir de décider de la guerre ou de la paix est laissé au gouvernement et au parlement. Il dit dans une lettre envoyée le même jour:

Mylord,—Je vous envoie par la poste pour l'information confidentielle de vos ministres un résumé des délibérations de la séance du comité de la défense impériale du 30 mai 1911 (durant la conférence impériale), et du 1er août 1912 (durant la visite des ministres canadiens à Londres).

Cette question a été soulevée par une résolution de sir Joseph Ward inscrite au programme de la conférence impériale, demandant que les hauts commissaires des colonies soient convoqués au comité de la défense impériale, quand on devra y examiner des questions navales et militaires intéressant les possessions d'outre-mer.

Je ne crois pas que ce soit l'idéal d'aucun membre de cette Chambre, quel que soit le parti auquel il appartienne, d'être consulté ou convoqué à la conférence seulement quand les questions relatives aux colonies sont discutées. Je dis que tout ce qui affecte l'Angleterre affecte les colonies; par conséquent, je suis prêt à interpréter cette proposition largement et à affirmer que si un besoin urgent se présentait, cette restriction n'empêcherait pas notre représentant d'être admis à la conférence et d'avoir son mot à dire dans la question. M. Harcourt continue:

L'expression unanime de tous ceux qui assistaient à la séance du 30 mai 1911 a été que la représentation des colonies ne devrait pas être exercée par les hauts commissaires, mais par des ministres qui seraient responsables à leurs propres collègues et devant le Parlement.

C'est mettre le Canada dans la plus grande confidence possible. Ils disent: Nous ne voulons pas de vos hauts commissaires parce qu'ils ne sont pas responsables devant le peuple. Ce que nous voulons, c'est un homme qui ait quelque responsabilité comme membre du cabinet et qui puisse se tenir en contact avec le peuple par l'intermédiaire de ses représentants au Parlement. Il continue:

Et en même temps il a été décidé qu'un comité de défense serait créé dans chaque colonie et se tiendrait en rapports constants avec le comité de la défense impériale à Londres.

Or, les résolutions présentées finalement par le gouvernement de Sa Majesté et acceptées à l'unanimité par les membres de la conférence impériale ont été adoptées dans les termes suivants:

Qu'un ou plusieurs représentants nommés par les gouvernements respectifs des colonies seraient invités à assister aux séances du comité de la défense impériale quand les questions de défense navale ou militaire, intéressant les colonies d'outre-mer, seraient prises en considération.

Il est expressément déclaré que l'idée d'une fédération impériale est une impossibilité d'après les idées de ceux qui s'étaient réunis alors.

Le but et la portée de la résolution sont donnés en toutes lettres:

Les représentants nommés respectivement par les dominions—qui devront être membres du cabinet, responsables à leurs collègues et devant le Parlement—seront admis à cette conférence.

Quand? Quand les questions concernant les possessions d'outre-mer seront en jeu ou en discussion. Quand il s'agit de la direction du contrôle de nos navires, va-t-on prétendre que chaque fois que les intérêts de la Grande-Bretagne seront en jeu ceux du Canada seront également en jeu? Va-t-on restreindre l'usage de ces cuirassés que nous construisons à la décision que prendra la conférence militaire et navale,

seulement quand nos représentants seront admis. Je veux être bien compris, monsieur le président. Le point que je veux démontrer est celui-ci: Nos représentants à cette conférence impériale seront admis, mais seulement "quand des questions de défense navale et militaire concernant les possessions d'outre-mer seront à l'étude ou en discussion". Ces navires ne feront-ils rien autre chose que ce qui leur sera assigné par cette conférence lorsque les représentants du Canada seront présents? Il n'y a pas de semblable restriction. Nous disons que nous construirons des navires, que nous les mettrons à la disposition de Sa Majesté pour en faire l'usage qu'il lui plaira et, en retour, nous serons représentés dans le comité de défense impériale. Quelle représentation aurons-nous? Aux termes de cet article, nous conférons un pouvoir illimité à l'amirauté anglaise. Nous lui disons: Prenez nos navires; nous vous les avons donnés pour en faire l'usage qu'il vous plaira.

Comment ce prêt que nous faisons à l'Angleterre nous sera-t-il rendu s'il arrivait—chose que je ne crois pas probable—qu'un des dreadnoughts allât au fond de la mer, par accident ou autrement?

M. EMMERSON: Aurions-nous à le remplacer?

M. BUREAU: Pour maintenir notre contribution dans sa plénitude, il nous faudrait le remplacer. La résolution dit encore:

La proposition qu'un comité de défense devrait être créé dans chaque possession est acceptée en principe. La constitution de ce comité de défense est une question que chaque possession aura à régler.

L'idée d'un comité de défense dans chaque possession est admise. Quelles seront ses attributions? Nous n'avons pas de marine. S'occupera-t-il exclusivement de questions militaires ou sera-t-il chargé de conseiller et de renseigner le comité impérial? Il est dit dans la résolution que nous serons admis à la conférence non seulement pour conseiller, mais aussi pour prendre part aux délibérations, avec les autres membres, pour décider quand et comment la marine canadienne et la marine australienne pourront être mises à la disposition de l'empire.

Le vœu clairement exprimé à la conférence entre l'amirauté anglaise et toutes les possessions d'outre-mer est celui-ci: Nous ne voulons pas vous donner des ordres ni vous dire ce que vous aurez à faire, mais nous vous laisserons entendre, indirectement, ce que nous attendons de vous; nous voulons avoir ici des représentants qui peuvent consulter leurs collègues dans le cabinet et qui sont responsables au peuple, par l'entremise de la Chambre des communes. La résolution est ainsi conçue:

M. BUREAU.

La proposition qu'un comité de défense devrait être créé dans chaque possession est adoptée en principe. La constitution de ce comité de défense est une question que chaque possession aura à régler.

Cela n'équivaut-il pas à dire aux colonies qu'elles ont toute liberté de constituer un comité de défense comme elles l'entendront? Quelle sera l'utilité d'avoir un comité de défense pour décider ce qui sera fait des trois dreadnoughts, quand ils ne seront plus sous notre juridiction? Qu'avons nous besoin de ce comité? L'idée d'engager chaque colonie à constituer un comité de défense était le résultat d'une entente commune, en vertu de laquelle chaque colonie devait construire sa propre marine, comme l'Australie avait déjà fait, et de mettre cette marine sous la direction immédiate du comité de défense. Si des circonstances critiques se présentaient, les différents comités de défense des colonies se réuniraient en un comité de défense impériale, pour se consulter et s'entendre, et les différentes marines seraient confiées à une direction unique, pour assurer l'uniformité dans le plan de défense.

Autrement, que serait le sens du deuxième article de la résolution adoptée par la conférence? Il ne veut pas dire, assurément, que les Canadiens iront en Angleterre pour conseiller les lords de l'amirauté sur ce qu'ils ont à faire. Il ne serait pas raisonnable de le supposer, vu que nous ne possédons aucune expérience en matières navales. Si l'Angleterre avait attendu après les conseils des Canadiens, sa marine n'aurait pas fourni une carrière aussi brillante que celle qu'elle a fournie. Il ressort évidemment de la résoluton que l'intention de l'amirauté était que chaque colonie autonome de l'empire devait avoir sa marine et son comité de défense, avec la direction de sa marine en temps de paix et que les autorités anglaises nous diraient ce qu'il y a à faire en temps de guerre ou de danger imminent. M. Harcourt dit encore:

Le gouvernement canadien ayant changé, il a été nécessaire, quand M. Borden et ses collègues sont venus en Angleterre cet été, de leur soumettre ces propositions, puisqu'ils n'avaient pas eu connaissance des délibérations précédentes.

J'ai lu dans les journaux que c'est le premier ministre actuel qui a obtenu de l'Angleterre la grande faveur d'avoir un représentant canadien dans le comité de défense impériale. Mais la lettre de M. Harcourt fait voir que le premier ministre et ses collègues n'assistaient pas à la réunion du comité de la défense impériale du 30 mai 1911. Je maintiens que ce privilège d'avoir un représentant dans le comité de la défense impériale a été le résultat de la conférence du 30 mai 1911, et non le résultat du voyage du premier ministre en Angleterre, en 1912. (Lisant:)

M. Borden accepta provisoirement la résolution telle qu'elle fût adoptée et déclara qu'il ne voyait aucune objection à ce qu'un de ses ministres, avec ou sans portefeuille, passe quelques mois de chaque année à Londres, conformément aux intentions de la résolution.

Je suppose que ce sont ces mots "avec ou sans portefeuille" qui ont donné lieu à cette persistante rumeur que c'est l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) qui serait chargé de représenter le Canada dans le comité de défense impériale. Je ne crois pas qu'on puisse trouver dans toute la Chambre un homme mieux qualifié pour occuper cette position. Il a toutes les qualités requises. Des manières agréables et beaucoup d'autres dons que je ne mentionnerai pas, parce qu'ils ne sont pas de nature à relever le sujet, mais qui sont absolument nécessaires chez le représentant d'un grand pays comme le Canada. Je serais donc enchanté d'apprendre que cette rumeur est bien fondée.

M. Harcourt continue ainsi:

Par la suite, M. Asquith et moi avons eu plusieurs entrevues privées avec M. Borden et ce dernier a exprimé le désir que les ministres canadiens et autres, qui se trouveraient à Londres comme membres du comité impérial, soient informés, sous le sceau du secret, de la politique et des intentions du gouvernement impérial sur les questions de politique extérieure et autres. Nous lui avons fait observer...

Voilà une observation qui, venant d'un homme comme M. Harcourt, est de nature à jeter une douche d'eau froide sur les projets des impérialistes trop ardents. M. Harcourt a fait observer à l'honorable ministre que le comité de défense impériale est un corps purement consultatif et n'a, en aucune circonstance, le droit de décider une question politique. Il est juste qu'il en soit ainsi et c'est pourquoi une fédération impériale est presque impossible dans les conditions dans lesquelles nous vivons. Nous sommes à 3,000 milles de Westminster, et les conditions, dans les deux pays, sont absolument différentes. A cette conférence, il fut décidé que si le Canada obtenait une représentation, ce serait dans un corps consultatif et non pas dans un corps autorisé à régler les questions politiques. Ce pouvoir, dit M. Harcourt, "doit rester la prérogative exclusive du cabinet appuyé sur la majorité de la chambre des communes".

M. Harcourt fait un résumé très concis de ce qui s'est passé entre lui et M. Asquith et entre lui et le premier ministre. Quand ce dernier et ses collègues revinrent au Canada ils crurent pouvoir dire aux électeurs: "Ce n'est pas pour concilier les aspirations contradictoires des différents groupes dont se compose le parti ministériel que nous avons offert ces $35,000,000; c'est parce que l'on nous a donné quelque chose en échange. On pourrait leur demander: Qu'avez-vous obtenu, que les délégués libéraux qui ont assisté à la conférence de 1911 n'ont pas eu? Vous avez obtenu en échange la promesse qu'un de vos membres pourrait prendre place dans le comité consultatif de la défense impériale. Vous n'avez rien obtenu de plus. Vous nous demandez de voter $35,000,000 et en échange vous n'avez rien à nous offrir que nous n'ayions pas déjà auparavant. Il fallait ajouter quelque chose à cela, et voici ce qu'a ajouté M. Harcourt:

Mais en même temps, nous lui avons donné l'assurance que tous les ministres des colonies résidant à Londres seraient, en tout temps, admis auprès du premier ministre, du secrétaire des affaires étrangères et le secrétaire des colonies, pour être renseignés sur toutes les questions de politique impériale.

L'honorable premier ministre et ses collègues ne pouvaient pas facilement revenir au pays et dire qu'ils n'avaient rien obtenu. Qu'ont-ils obtenu en réalité? Les autorités impériales ont promis qu'un ministre, non pas un commissaire, serait admis dans le comité de la défense, mais pour cela il faudrait traverser l'océan et se rendre à Londres. A quelle condition permettra-t-on à nos ministres d'arriver jusqu'au premier ministre au secrétaire des affaires étrangères ou au secrétaire des colonies?

La chose n'a peut-être pas été faite avec intention, mais je constate une légère différence entre les conditions requises pour siéger dans le comité impérial de la défense et pour être admis auprès du premier ministre. Pour être membre du bureau consultatif de la défense impériale il n'est pas nécessaire de résider à Londres. Tout ministre qui se rend en Angleterre est admis dans le comité et a voix au chapitre sur toutes les questions en discussion; mais qu'a-t-on obtenu en échange des $35,000,000 de plus que ce que les ministres canadiens avaient obtenu à la conférence de 1911? On a obtenu qu'un ministre canadien, résidant à Londres, remarquez bien—non pas le ministre qui est admis à nous représenter dans le comité de la défense impériale—mais qu'un ministre, résidant à Londres, sera admis auprès du premier ministre, du secrétaire des affaires étrangères et du secrétaire des colonies.

En adressant aux différente colonies la note qui accompagne les résolutions adoptées à la conférence impériale, M. Harcourt prend la peine de les avertir que la fédération impériale, du moins pour le présent est considérée comme utopie par les hommes d'Etat anglais.

Il ajoute qu'il a eu une conversation avec M. Borden, le premier ministre du Canada, et avec ses collègues dans le but de leur expliquer les conclusions auxquelles on en était arrivé et les conditions qui avaient été arrêtées à la conférence de 1911, à laquelle assistaient sir Wilfrid Laurier

et ses collègues. Enfin, il dit: Nous vous demandons de former un comité spécial de défense impériale et nous exigeons que ce dernier fasse quelque chose, d'après vos instructions formelles. Faire quoi? Exercer la haute main sur tout ce qui se rattache à la défense de l'empire. Conclusion: Nous exigeons que vous arrêtiez une défense et que cette dernière ne s'exerce pas seulement sur terre, mais encore sur mer. Convaincus du bien fondé de ce principe, nous vous demandons de suivre la politique que nous avons tracée à sir Wilfrid Laurier; nous voulons que vous organisiez une marine de guerre canadienne, mais, depuis que vous avez manifesté le désir—conséquence de votre générosité et de votre richesse—de nous donner $35,000,000, nous nous rangeons à votre avis. Nous tenons à vous faire comprendre que nous désirons que vous nous fournissiez non seulement des navires, mais que vous restiez propriétaire de ces navires et que vous en fournissiez et l'équipement et les équipages. M. Harcourt intercala une citation d'un discours qu'il avait adressé aux colonies autonomes d'outre-mer et se rapportant à certaines résolutions relatives à la défense navale; pourquoi en a-t-il agi ainsi, si ce n'était dans le but d'insister sur le contenu de la deuxième stipulation et donner à cette dernière la signification indiquée?

Voici ce qu'il a dit:

> Il existe de la part des ministres et du peuple canadiens un désir naturel et digne de tout éloge d'une mesure plus grande de coopération et de consultation avec nous à l'avenir qu'il ne s'en est trouvé dans le passé.

J'estime que cette plus grande mesure de consultation et de coopération a été pleinement et amplement démontrée par toutes les conférences qui se sont succédées et par la résolution que cette Chambre a adoptée et par la loi basée sur cette résolution, et sur les conseils donnés par le bureau de l'amirauté. Voici un homme d'Etat anglais qui connaît mieux les conditions où l'empire se trouve qu'aucun habitant d'une colonie quelconque ne saurait le connaître, parce qu'il sait la nature des relations entre l'empire et ses colonies, tandis que l'habitant d'une colonie n'est au courant de toutes ces conditions que lorsque celles-ci se rattachent à la colonie à laquelle il appartient.

> Ceci n'a pas pour but—et cela n'est que nécessaire—d'ouvrir à la discussion ces grands problèmes difficiles de la fédération impériale qui, semblant énoncer les détails de questions relatives à l'impôt et à la représentation, ont fait de cette politique une impossibilité d'ici à plusieurs années à venir.

Nous ne devons pas oublier que cette lettre porte la date du 11 décembre 1912 et que ce discours, d'après la propre déclaration de M. Harcourt, n'a été prononcé que quelques jours à peine auparavant. C'est dans un discours d'une date toute récente que M. Harcourt, un homme d'Etat distingué, dit qu'on ne saura étudier et résoudre d'ici à plusieurs années encore le difficile problème de la fédération impériale. Malgré toute la considération qu'il faut attacher à l'opinion de mon honorable ami de Calgary (M. Bennett), je dois reconnaître que l'avis exprimé par M. Harcourt me semble avoir plus de poids que celui de mon honorable ami.

Le projet de loi que nous discutons en ce moment inaugure l'ère de contributions périodiques qui forceront le Canada de s'adresser à la mère patrie pour lui dire: Je veux être représenté aux conseils de l'empire. Cette politique est anti-canadienne et anti-britannique. Elle est condamnée formellement par les termes mêmes dont se sert un homme d'Etat anglais.

Nous tenons à accomplir ce que nous pouvons faire. Jamais la Grande-Bretagne n'attendit plus du Canada ni des autres colonies autonomes d'outre-mer qu'ils fissent preuve d'un sentiment véritablement patriotique, quel que soit le sol que leurs habitants foulent aux pieds. Arrière cette politique de contribution. Si on la rejette, on ne trouve rien qui excuse ce projet de loi. Le seul motif qu'on pourrait invoquer en sa faveur serait qu'elle pose la pierre angulaire de la fédération impériale en ce pays. Telle est la déclaration de M. Harcourt lui-même. Dans la crainte qu'on pourrait mal interpréter la deuxième disposition de cette résolution, il prend la peine, dans une lettre qu'il écrit, de citer un extrait d'un discours qu'il a prononcé et qui démontre qu'il faut éloigner l'idée de fédération impériale, parce qu'elle comporte trop de problèmes difficiles à résoudre. Pourquoi? Nous ne sommes pas plus Anglais que les habitants des Iles-Britanniques. Il entrevoit des difficultés qui surgiraient à l'encontre d'un projet semblable. Cette politique est anti-britannique, parce que, d'après les déclarations d'hommes d'Etat anglais, elle ouvre la porte à des difficultés qui pourraient amener la chute de l'empire britannique.

M. BURNHAM: M. Rowell, le chef de l'opposition libérale dans la province de l'Ontario, parlant à une réunion du comité de la défense impériale, a dit:

> Nous ne devrions pas commettre l'erreur de chercher à exalter ce comité jusqu'au point de lui donner l'importance d'un corps véritablement représentatif et responsable comme l'est la conférence impériale; une organisation qui jusqu'à présent a rendu un service signalé à toutes les parties de l'empire et qui, si elle continue à se développer dans l'avenir comme elle l'a fait dans le passé et à rencontrer les exigences de nos relations interimpériales au fur et à mesure que la nécessité s'en fait sentir, pourra démontrer finalement qu'elle est la véritable organisation du gouvernement pour tout l'empire.

L'honorable député accepte-t-il, oui ou non, cette façon de voir?

M. BUREAU: Je ne parle aucunement d'une conférence impériale. Je m'occupe de la représentation à la chambre des communes impériale. Je parle de la fédération impériale. Je n'ai rien à dire contre les conférences impériales, elles ont fait du bien; elles ont réuni ensemble les différentes parties qui composent l'empire; elles ont fait voir au monde entier qu'il existe une bonne entente entre les différentes colonies de la Grande-Bretagne et que nous ne faisons qu'un pour défendre cette dernière. Elles ont démontré à tout l'univers que les deux partis qui composent cette Chambre sont unanimes sur la question de la défense navale. Oui, sur la question d'aider la mère patrie nos sentiments se rencontrent. Nous ne différons d'avis que sur la manière dont nous devrions aider. Les conférences impériales ont pour but de permettre aux différentes colonies autonomes d'échanger des vues entre elles-mêmes et la mère-patrie; elles s'occupent de questions qui intéressent la métropole et les colonies, telle celle qui a trait à la défense. Mon honorable ami n'a pas saisi le point que je veux établir. Je dis que, si le projet de loi que nous discutons en ce moment est soumis au pays dans le but d'en faire le point de départ d'une politique qui tend à la fédération impériale, on se trompe, parce que le peuple, qui a qualité pour se prononcer sur cette loi, dit qu'elle est environnée de tant de difficultés et qu'elle implique des problèmes d'une importance telle qu'on devrait les résoudre, ce qu'il ne serait pas possible de faire avant longtemps. M. Harcourt, dans un discours que je cite, dit que ce projet implique une question d'impôt et une question de représentation. Mon honorable ami admettra que si nous sommes appelés à siéger à la chambre des communes britannique, nous avons le droit d'être en relation plus intime avec Sa Majesté et même d'avoir un représentant dans le cabinet britannique.

M. BURHAM: Personne ne parle de cela.

M. BUREAU: J'en parle d'après les données exposées par l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett), l'autre jour. Il a exprimé l'espoir qu'un jour viendra où nous jouerons un rôle prédominant à Westminster. Nous pouvons interpréter cet espoir suivant ce qui nous frappe individuellement. M. Harcourt continue:

Mais, parlant en mon nom personnel, je puis dire que je ne vois aucun obstacle et certainement aucune objection à ce qu'on accorde imédiatement aux gouvernements de toutes les colonies autonomes une plus grande place à la direction effective en matière de défense et dans la coopération personnelle avec chacun des ministres anglais dont le devoir est de préparer notre politique.

Il limite cette prérogative aux questions qui se rattachent à la défense et il a bien raison d'en agir ainsi. Si la politique douanière générale devait être débattue au parlement impérial, la Grande-Bretagne, ce pays absolument libre-échangiste, et le Canada, ce pays protectionniste, ne pourraient jamais s'entendre. C'est le premier obstacle insurmontable à la réalisation de la fédération impériale, à moins que cet état de choses ne soit modifié d'une façon importante, ce qui rendrait impossible la réalisation du rêve de la fédération impériale.

Je saluerais avec faveur une représentation plus continue de ministres des colonies autonomes, qui, si on le désire, feraient partie du comité de la défense impériale.

C'est toujours limiter chacune des prérogatives que l'Angleterre est prête à accorder à la population du Canada quand il s'agit de la défense de l'empire. Ici se trouve exprimée l'idée que le peuple canadien devrait comprendre que la défense est une question vitale et qu'il lui incombe de l'organiser parfaitement.

Nous serions tous heureux si un ou plusieurs membres de ces cabinets se rendaient annuellement à Londres. La porte de la bonne camaraderie leur est toujours ouverte et nous n'avons pas besoin des formalités d'une conférence impériale pour la permanence de la confiance dans l'empire.

Voici ce qui représente parfaitement les vues et les intentions du gouvernement de Sa Majesté.

D'après le discours prononcé par M. Borden, en déposant le bill naval, il appert qu'il accepte les propositions que nous lui avons faites. Il va sans dire que la même offre s'adresse à toutes les autres colonies autonomes qui sont libres de l'accepter, mais la proposition n'en est pas une d'une uniformité nécessaire ou stricte, et elle peut varier dans le cas de chacune de ces colonies autonomes suivant leurs désirs ou les circonstances spéciales de leur cas.

La conclusion que je tire de ces paroles, c'est que la seule ombre des motifs quelconques pour imposer cette mesure au peuple canadien s'est évanouie. On a admis qu'il n'existait pas d'urgence; que l'Angleterre est riche et suffisamment riche pour prendre soin de sa propre défense. On a reconnu—cela fut exprimé avec vigueur par mon honorable ami de Calgary (M. Bennett)—que ce projet est destiné, dans l'esprit de ses auteurs, à être le point de départ vers la fédération impériale.

Mon honorable ami de Frontenac peut m'accuser d'être en faveur de l'indépendance. D'autres honorables députés ont l'obligeance de me prêter un certain degré d'intelligence qui n'égale pas, certes, celui que l'on possède de l'autre côté de la Chambre. Cependant, j'ai suffisamment d'intelligence pour savoir que lorsque M. Harcourt dit que l'idée de fédération impériale est une folie, je dois me ranger de cet avis, puisque

cet homme a de meilleures occasions que celles qui me sont offertes de juger cette question. Je crois qu'il devrait comprendre mieux cette question que je ne le puis moi-même, même si j'avais l'ambition de siéger au parlement impérial pour dire au peuple anglais ce qu'il doit faire et comment il doit agir, comme pourrait le faire mon honorable ami de Calgary. Je crois que M. Harcourt avait étudié avec le plus grand soin cette question avant de parler comme il l'a fait et que ses déclarations ne sont aucunement frivoles. Telles sont les paroles d'un homme d'Etat. Il savait qu'elles porterait bien loin et qu'on les lirait dans toutes les colonies autonomes. Il voulait faire comprendre à ces dernières qu'elles ne devraient baser aucune politique pour le bien de l'empire sur le fondement de la fédération impériale, mais plutôt sur le principe énoncé dans le second paragraphe de ce projet de résolution. Il disait: Constituez votre propre comité de défense, ce qui revenait à dire: Ayez votre propre organisation défensive.

Puis il cite des extraits d'un de ses anciens discours. Or, dans un discours, monsieur le président, on est beaucoup mieux à même de donner libre cours à ses pensées que dans un document officiel. Et dans ce discours, il affirme que les possessions d'outre-mer, dans l'intérêt de la Grande-Bretagne comme dans le leur, ne devraient pas se montrer favorables aux projets de fédération impériale. En somme, il dit aux Canadiens: Soyez de bons Canadiens; toute mesure que vous prendrez, toute somme que vous dépenserez en vue de parer à la défense du Canada est une mesure prise et une somme dépensée pour l'avantage et l'accroissement des forces de l'empire.

Je m'intéresse tellement à cette question que je n'ai fait encore que l'effleurer; je n'ai même pas utilisé les notes dont je m'étais muni. (Exclamations.) Je ne conçois guère qu'on puisse douter de la force des convictions à cet égard d'un Canadien à toute épreuve, qui n'a pas d'autre patrie que le Dominion. Je dis que ce programme politique tend à nous mettre aux prises avec la constitution dont notre pays a été doté à l'époque de la Confédération. La clé de voûte de la Confédération c'est la province de Québec dans laquelle j'ai vu le jour, où je demeure et dont je représente ici une circonscription. Sans Québec, la Confédération n'aurait pu se faire.

M. BRADBURY: Nous ne voulions pas de la confédération sans Québec.

M. BUREAU: Non, parce que l'arceau de la Confédération se serait effondré sans Québec, sa clef de voûte. Nous formons la province la plus ancienne du Dominion. Quoi qu'on puisse dire de nous qui représentons cette province, cela ne diminue en rien la force de l'amour idéal de la patrie qui doit remplir le cœur de celui dont les ancêtres depuis sept générations ont vécu et sont morts au pays où lui-même a vu le jour.

Je ne retiendrai pas la Chambre davantage. C'est à peine si j'ai effleuré la question, je suis loin d'en avoir atteint le cœur. Un des honorables représentants de la droite a paru s'émouvoir quand j'ai dit que cette politique était anti-canadienne et anti-britannique. Lorsque l'occasion s'en présentera, je fournirai la preuve de mon assertion, non pas de mon propre fond, mais en citant les paroles mêmes d'hommes d'Etat anglais, que, pour dissiper toute ambiguité, j'emprunterai aux documents originaux. Cette législation n'est pas dans l'intérêt du Canada et n'est pas dans l'intérêt de l'empire anglais. J'ai demandé au ministre des Travaux publics (M. Rogers) qui est chargé de la conduite du débat, de l'ajourner, mais il n'a pas voulu. J'en conclus que le débat va se poursuivre, et qu'il me sera donné de revenir sur le sujet, ce que je ne manquerai pas de faire, l'occasion s'en présentant.

M. AVILA WILSON (Laval) (texte): Monsieur le président, il me suffira, pour établir l'importance que j'attache à cette question, de rappeler la fameuse résolution qui a servi de base à la politique navale de l'ancien Gouvernement, politique que j'ai appuyée, la croyant dans l'intérêt général du pays.

Je viens de mentionner la résolution de 1909; vous vous souvenez de cette date du 29 mars, car les échos de cette Chambre retentissent encore des accents passionnés et de l'éloquence du député de Toronto-nord, aujourd'hui ministre du Commerce (M. Foster). Cette séance fut mémorable à bien des égards et causa une certaine sensation dans le pays. Elle attira bien des journalistes, et je me rappelle encore que le véritable fondateur du parti nationaliste, M. Asselin, prétendit que, par cette séance, nous étions entrés dans le mouvement militariste qui devait nous entraîner comme le vent de la tempête emporte une feuille morte.

Ce jour-là la Chambre fut unanime et elle consacra du même coup la base de la loi qui fut sanctionnée le 4 mai 1910. Il est vrai que le peuple n'eut pas l'occasion de se prononcer entre la date de l'adoption de la résolution du 29 mars et le vote de cette loi, mais aucune expression d'opinion hostile ne se produisit dans cette enceinte. Ce n'est que plus tard que le député de Jacques-Cartier (M. Monk), vers le 12 ou le 15 février, 1911, je crois, revint sur le sujet. Mais il se forma dans l'intervalle un parti dans la province de Québec qui prit une position bien tranchée sur cette question. Ce nouveau parti adopta une attitude très nette et très définie, attitude précisée dans son programme qui fut adopté par 25 ou 30

candidats aux dernières élections générales et qui se présentèrent en combattant la marine. Un certain nombre d'entre eux réussirent à se faire élire. Mais tous ces candidats durent s'expliquer en ce qui concernait leur chef. Ils avaient un chef.... je cherche un mot pour le qualifier.... je l'appellerai un chef jumeau; ils collèrent ensemble messieurs Monk et Bourassa, et dirent: Voilà notre chef.

M. LEMIEUX: Un nouveau Janus!

M. WILSON: Oui, une espèce de Janus, mais le chef du parti conservateur était M. Borden, que l'on s'entendait pour renier. L'on disait que c'était un conspirateur comme M. Laurier et qu'il s'était associé à lui. Je me rappelle très bien avec quel dédain le député de Terrebonne (M. Nantel) parlait de M. Borden, en prononçant son nom d'une façon singulière. Je pourrais lui rappeler l'assemblée qu'il a tenue à Terrebonne et l'opinion qu'il exprimait sur le compte de ce M. Borden qui, disait-il, méritait d'être mis dans le même sac avec M. Laurier; que l'un ne valait pas mieux que l'autre. Aujourd'hui on ne les entend plus, ces bons nationalistes, ils sont disparus comme la souris qui est entrée dans son fromage. Mais il nous reste les résolutions votées à Saint-Eustache, à Saint-Denis,—terre de liberté,—par des levés de mains, mais si aujourd'hui les nationalistes devaient lever les mains, je crois qu'ils lèveraient plutôt le pied devant les électeurs.

J'aborderai maintenant le fond de la question qui est devant nous.

Est-ce que le projet de loi n° 21 modifie ou abroge la loi de 1910? Mais il y a une autre loi plus ancienne que celle-là, puisqu'elle remonte à 1865, loi qui fut portée pour assurer la protection navale des colonies et que l'on trouve renouvelée au chapitre 19, des Statuts de la 9e année d'Edouard VII. J'ai devant moi le texte de cette loi, qui n'a jamais été abrogée, mais qui, au contraire, a été renouvelée plusieurs fois depuis, et dont on retrouve le texte dans le chapitre que je viens de mentionner.

L'honorable premier ministre ne nous a pas encore dit ce qu'il pensait de la loi de 1910. Il nous demande de donner 35 millions à l'Angleterre, mais pourquoi donc ne tient-il pas sa promesse de faire abroger la loi Laurier, comme il le laissait pressentir aux représentant de la "Gazette" de Montréal, à la veille de la session de 1911, en promettant une consultation populaire sur le fond même de la question. Nous avons là la mesure de la sincérité des honorables députés de la droite. Le journaliste en question paraît avoir compris comme moi que le premier ministre consulterait l'amirauté d'abord et le peuple ensuite. Il a bien consulté l'amirauté, mais il ne paraît pas disposé à consulter le peuple.

(Traduction.)

Nous avons grandi sous la protection du drapeau anglais, et je le demande, le temps n'est-il pas venu de commencer l'organisation d'une toute petite marine qui nous appartienne sous l'égide de la grande marine anglaise? Appelez-la marine de "fer-blanc", si cela vous plaît, mais nous pourrons mettre à profit la main-d'œuvre experte de la Colombie-Anglaise et ses connaissances techniques en matière de construction de cuirassés. S'il nous faut dépenser de l'argent, construisons le meilleur navire que l'argent et la science puissent nous donner.

Une autre question se soulève: s'il faut cinq ou six jours à un navire pour atteindre la mer du Nord à partir d'Halifax, il lui faudra le même nombre de jours pour revenir à son point de départ. C'est un problème qui vaut la peine d'être examiné.

Quel inconvénient ces honorables députés de la droite voient-ils à consulter le peuple? Pensent-ils avoir le droit de faire un cadeau de 35 millions sans consulter le peuple, quand eux-mêmes insistaient tellement pour que nous le consultions sur la simple question de la création d'une marine canadienne? C'est le contre-pied de cette opinion qu'il faut prendre. Si vous proposiez l'abrogation de la loi navale et son remplacement par une autre autorisant la construction d'une flotte, ou la création d'une marine plus importante, nous n'aurions en cette Chambre, ou je me trompe fort, que la délibération ordinaire des crédits demandés. Comment le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), comment son très honorable leader (M. Borden), comment l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), comment le directeur général des Postes (M. Peltier), comment le secrétaire d'Etat (M. Coderre) pourront-ils se justifier aux yeux du pays et de la province de Québec? Je ne devrais pas dire de la province de Québec, car je n'ai pas oublié que l'honorable député de Calgary (M. Bennett) a confessé sa complète ignorance de Québec et de la politique québécoise. Il est possible que l'ignorance de ce qui se passe dans Québec soit son principe directeur, mais je dirai que, en ce qui me regarde, et en ce qui regarde mes collègues de la gauche, il n'existe rien de tel qu'une politique québécoise, il n'y a qu'une politique fédérale.

Nous sommes ici à titre de législateurs du Dominion, et non de législateurs d'une province. S'il existe une politique québécoise, c'est de l'autre côté de la Chambre, et ces messieurs en savent quelque chose. L'essence du parti à votre droite, monsieur le président, c'est le séparatisme, et c'est ce qui fait que les pièces de rapport dont est fait le ministère actuel ne

resteront pas bien longtemps collées ensemble. Un de ses membres l'a déjà quitté, et un autre continue de faire défaut. Où est l'avocat général? Qui remplit cette charge? L'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk) a démissionné. Au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, j'ai fait allusion à la démission de l'honorable député de Jacques-Cartier. Certains ont pensé que j'avais été injuste à son égard; mais soyez sûrs que je n'étais animé d'aucun mauvais sentiment. J'ai simplement fait quelques commentaires au sujet de sa démission et de la lettre qu'il avait adressée au premier ministre. Les journaux nous apprennent qu'il est mieux et nous en sommes heureux. Il n'a pas repris son siège à la Chambre, mais il est assez bien rétabli pour écrire des lettres et donner des entrevues où nous sommes blâmés. Il vaudrait mieux, à mon sens, qu'il fût à son siège. Les vingt-deux nationalistes se sont engagés à retirer leur appui à tout Gouvernement qui ne rapporterait pas la loi Laurier. Ils ont posé comme première condition qu'il n'y ait pas de contribution, et, en second lieu, ont déclaré qu'ils répudieraient M. Borden dans les assemblées publiques, pour donner leur appui à MM. Bourassa et Monk. On a dit que l'honorable député de Jacques-Cartier avait l'esprit élevé. Je le veux bien. Je suis persuadé que les nationalistes n'approuvent pas la ligne de conduite suivie par leur chef en démissionnant; autrement, ils auraient tous démissionné comme lui. Ils ne l'ont pas fait.

Je ne pense pas, toutefois, que leur affection pour le premier ministre soit très vive aujourd'hui, et cela pour deux raisons: ou bien il a trompé l'honorable député de Jacques-Cartier, lorsque celui-ci a accepté un portefeuille dans son ministère, ou bien le député de Jacques-Cartier a trompé ses amis quant au véritable état des choses relativement à cette question de la marine.

L'honorable député de Montmagny (M. Lespérance) sourit; il se rappelle très bien la fameuse devise de ses chefs jumeaux: "Pas de taxes sans représentation." Si vous lisez ce bill, monsieur le président, vous constaterez que ce n'est pas une mesure avantageuse pour le Canada. J'irai jusqu'à dire que ce n'est pas un projet de loi qui aura pour effet d'aider la marine angaise; ce sera le contraire. Cet article me paraît avoir été inséré comme une espèce de bouche-trou, pour satisfaire tout le monde.

Quelques VOIX: Parfaitement.

Quelques-uns des honorables députés disent: Parfaitement. Ils ne semblent pas avoir dit grand chose touchant cette question et je crois que quelques-uns d'entre eux pourraient profiter de ce que j'ai cité. Ils avaient coutume de dire lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci (la gauche) que l'on cherchait à les bâillonner. Eh bien! je n'ai jamais senti le bâillon sur ma bouche ou sur mon nez, mais si on en juge par leur bruyant silence, le bâillon a été apliqué à quelqu'un de l'autre côté. J'ai démontré que j'ai eu raison de prendre la position que j'ai prise sur cette question en disant que la mesure actuellement devant nous ne répond pas aux aspirations du peuple canadien, et que l'amirauté ou l'empire n'en retireront pas grand profit. Tout le monde sait que, comme l'a dit l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), John Bull aura trois petits chiens de plus à nourrir et que le contribuable anglais devra payer plus de taxes pour le maintien de ces navires. Je ne vois rien dans le bill qui pourvoit à l'entretien de ces vaisseaux. C'est anti-patriotique. Ce n'est pas une loi qui aidera à la marine; ce bill n'est qu'une transaction financière. C'est une politique d'expédient. Il y aura des contrats plantureux et de gros profits. Je n'ai pas l'intention d'accuser qui que ce soit, de mon siège, et de profiter de mon immunité parlementaire, mais, Vickers-Maxim, Armstrong-Whitworth, Cammell-Laird ou quelqu'un devra construire ces navires et, d'après nos informations, 25 ou 33 p. 100 seront dépensés pour le bénéfice de ces gens. Ce n'est pas à eux de se plaindre, ce n'est pas à l'amirauté de se plaindre.

Mais c'est nous qui serons appelés à payer; et nous sommes responsables de l'argent du peuple, et nous sommes tenus, après en avoir fait le serment, de respecter l'argent du peuple et de la dépenser d'une façon constitutionnelle. Ce n'est pas ce que nous faisons; nous n'avons pas le droit d'envoyer l'argent ailleurs, même dans la mère patrie. J'affirme que si le premier ministre, le ministre des Finances et le ministre de la Justice avaient proposé à l'amirauté de construire une marine au Canada et de la mettre à la disposition de l'amirauté en cas d'urgence, une proposition comme celle-là aurait été acceptée d'emblée. Combien d'offres et quel genre d'offres ont été faites à l'amirauté? Nous ne le savons pas, excepté l'offre de $35,000,000. Le premier ministre ne nous a pas dit à son retour d'Angleterre: J'ai des offres pour la construction d'une marine au Canada, quitte à la mettre à la disposition de l'amirauté, en cas d'urgence. Je soutiens que le seul moyen constitutionnel de dépenser l'argent dont on nous a confié l'administration est de nous en tenir aux dispositions de la loi qui est venue en vigueur le 4 mai 1910 et qui l'est encore.

M. EMMERSON: Je désire demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si c'est l'intention du Gouvernement de compléter le crédit dans le cas où les $35,000,-

000 ne suffiraient pas à la construction des trois dreadnoughts?

M. HAZEN: Le seul crédit demandé pour le moment est $35,000,000 Si cela ne suffit pas pour rencontrer les frais de construction de trois des plus modernes et des plus grands dreadnoughts, il sera demandé un crédit supplémentaire au Parlement, à cet effet.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Nous en sommes à étudier la disposition maîtresse de ce qu'on nous dit être la plus importante mesure qui ait été soumise à cette Chambre depuis la confédération. Le premier ministre est un personnage important, occupant une position importante, et nous avions certainement le droit d'attendre de lui une déclaration importante lorsqu'il a commencé la discussion de cette disposition. Qu'avons-nous eu? Nous avons entendu quelque chose qui ne peut être qualifié que d'hésitations et de subtilités.

Le premier ministre nous dit que nous avions déjà voté en faveur de cet article, que nous étions tenus maintenant de le voter, et qu'en proposant un amendement nous sommes inconséquents. Je remarque que le "Citizen" d'Ottawa publie aujourd'hui quelque chose de ce que le premier ministre a dit. L'article a pour titre: "Procédure parlementaire ou anarchie", et parlant de l'opposition, il dit:

> Ils ont admis par leur vote du 13 février que $35,000,000 devaient être immédiatement votés pour augmenter l'effectif des forces navales de l'empire. Ils proposent maintenant un amendement portant que pas un dollar ne devrait être voté pour augmenter l'effectif des forces navales de l'empire.

On dit que la moitié de la vérité est quelquefois pire qu'un mensonge complet; en voilà un exemple. Il est vrai que, jusqu'à un certain point, nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons voté en faveur de cet article. Mais lorsqu'un homme cite cette partie seulement et ajoute qu'elle représente la position dans laquelle sont les honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre, je ne suis pas prêt à l'insulter dans son intelligence en disant qu'il croit agir honnêtement. Cela fait partie de l'amendement pour lequel nous avons voté, c'est vrai, mais cette partie est modifiée par le reste.

Le même article ajoute que nous avons proposé un amendement portant que pas un dollar ne soit voté pour augmenter l'effectif des forces navales de l'empire. Cette allégation est absolument sans fondement. Notre politique aurait plus que celle du Gouvernement pour effet d'augmenter les forces navales de l'empire. Et je crois que plus d'un des honorables membres de l'autre côté de la Chambre pensent comme moi sur ce sujet, mais ils sont bâillonnés, excepté en ce qui concerne les interruptions.

Le "Citizen" ne mentionne pas le mot immédiat, mais il a été jusqu'à un certain point question de ce mot durant ce débat. Il existe certains mots d'usage ordinaire qui tirent leur signification des circonstances où on les emploie. Nous parlons de construction immédiate d'une marine, mais il faut faire certaines démarches préliminaires.

Le premier ministre doit admettre cela, lui qui s'est permis certains retards. Il a retardé à convoquer les Chambres. Il a retardé à faire connaître sa politique. Cela prouve que l'on n'emploie pas le mot dans son acception ordinaire, et nous le prenons dans le sens qu'on a évidemment l'intention de lui donner. Sans doute, il est employé dans le sens que le premier ministre a donné au mot "prompt" qu'on inséra dans la résolution de 1909, à la suggestion, je crois, du très honorable ministre lui-même. Il est de notoriété que cette Chambre est en faveur de la prompte création d'une marine canadienne. Depuis seize mois que l'honorable ministre est au timon des affaires et nous n'avons encore rien vu de cette prompte création. Il nous dit que cette construction exigera vingt-cinq ou cinquante ans. Si c'est là l'idée qu'il a du mot "prompt", il ne doit pas se formaliser de notre interprétation du mot "immédiat". Le journal critique notre vote à l'effet de renvoyer la question devant le peuple. J'ai voté, c'est vrai, pour cet amendement et, après son rejet, j'ai voté pour celui de mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff). Si j'avais eu à rédiger l'amendement en faveur d'un plébiscite, je l'aurais libellé autrement, mais je ne suis pas responsable de la forme, qui me paraît du reste sans importance. Je n'admets pas que l'amendement proposé le 12 décembre par le chef de l'opposition fût mal rédigé; mais si je l'avais cru et si j'avais tout de même voté en faveur, je n'aurais en aucune façun fait preuve d'inconséquence. Tout le monde connaît le principe de cet amendement. Nous ne nous opposons pas à la dépense de $35,000,000, mais nous disons que tout ce qui doit être dépensé doit être employé à la construction d'une marine canadienne. C'est là la question; la distinction a toujours été facile à faire. Nos honorables amis du côté opposé sont en faveur de la centralisation des forces, mais nous, nous sommes en faveur de l'autonomie locale et de notre développement par nous-mêmes. Voilà pourquoi nous ne pouvons être favorables à la politique du Gouvernement qui représente une idée diamétralement opposée.

Je crois avoir démontré clairement que nous avions raison de prendre l'attitude que nous avons prise, que nous ne nous sommes nullement contredits. Nous avons

voté pour un certain amendement et pour nous juger comme nous devons l'être il faut prendre l'amendement dans son entier.

Dans notre opinion le meilleur moyen de renforcer la marine de l'empire est de faire notre part dans cette partie-ci de l'empire. On pourrait croire d'après les déclarations faites par les membres du Gouvernement que tout l'empire se concentre dans la mer du Nord, et que protéger cette mer c'est assurer le salut de l'empire. J'admets que le cœur de l'empire est l'endroit où les forces doivent se concentrer; mais s'ensuit-il que pour protéger la mer du Nord il faille retirer les navires de tous les autres points du globe? On a retiré les navires des parties éloignées de l'empire pour les concentrer dans la mer du Nord; et le temps est arrivé où les colonies doivent faire des efforts pour protéger leurs côtes. Il est important qu'elles soient protégées. Les autorités britanniques nous ont fait comprendre que c'est nécessaire, qu'elles attendent cela de nous. La protection comme la charité commence pour soi-même. Le commerce du Canada a besoin d'être protégé tout comme le commerce des autres parties de l'empire. A l'heure qu'il est nos voies commerciales manquent de la protection nécessaire, parce que le gouvernement britannique a retiré l'aide navale qu'il accordait à cette partie de l'empire. Il a pris cette décision avec l'idée que nous nous chargions nous-mêmes de ce soin. Il est raisonnable que les autorités impériales comptent là-dessus, et si nous sommes raisonnables, il est de notre devoir de faire ce que l'on attend de nous. On nous dit quelquefois qu'il serait complètement inutile de mettre des flottes sur l'Atlantique dans le voisinage du Canada; qu'elles ne seraient pas en état de faire face à des flottes ennemies. Il s'ensuit donc que tous les vaisseaux de guerre des parties éloignées de l'empire britannique sont complètement inutiles. Pourquoi ne les a-t-on pas rappelés alors? L'amirauté britannique connaît assurément quelque chose des besoins de l'empire. Le fait que ces vaisseaux n'ont pas été rappelés démontre clairement que les autorités britanniques savent qu'ils sont d'absolue nécessité aux endroits où ils sont stationnés.

Les autorités britanniques nous disent et nous répètent qu'elles peuvent se défendre dans la mer du Nord. Cette assurance, l'amirauté l'a donnée:

Ils sont bien en état de tenir tête à la situation et ils y consentent. Ils nous disent qu'il a à remplir un autre devoir dont ils ne sont pas en mesure de s'acquitter eux-mêmes: le devoir de protéger les parties éloignées de l'empire. L'Australie a compris ce devoir. Nous voulons que le Canada en fasse autant dans cette partie du monde. C'est l'idée qui inspire tous les amendements de la gauche. C'est une absurdité de dire que nous ne voulons pas contribuer un seul dollar pour la défense navale effective de l'empire.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. THOMSON: Si j'ai enfreint le règlement, je retire l'expression. Je tente d'établir que nous désirons accroître les forces navales actives de l'empire. Jusqu'à présent on n'a apporté aucun argument pour combattre notre attitude, si ce n'est l'assertion gratuite que des navires de guerre dans les eaux des possessions d'outre-mer sont complètement inutiles, mais les faits démontrent que cette assertion est erronée.

Je préfère prendre pour guide la conduite de l'amirauté plutôt que les affirmations gratuites de la droite. Nous avons beaucoup entendu parler de circonstances critiques et de besoins, et l'Allemagne nous a été dépeinte comme une nation qui pourrait se jeter à l'improviste sur la Grande-Bretagne et détruire l'empire britannique. Mais on ne nous a pas fait voir quel avantage retirerait l'Allemagne de la ruine de l'empire. Depuis mon enfance, j'ai entendu parler de menaces et de périls, mais je ne me rappelle pas une époque où l'empire britannique ait moins eu à craindre une attaque que de nos jours. Dans mon discours sur le projet de résolution, j'ai parlé de certains états relatifs aux forces navales des différentes nations d'Europe, aux forces navales actives des pays qui forment la triple alliance, d'une part, et des nations dont se compose la triple entente, d'autre part. Les chiffres cités établissent que, au point de vue naval, dans les circonstances actuelles ou dans celles qui pourraient exister dans un avenir rapproché, il serait extrêmement dangereux pour l'Allemagne d'attaquer la Grande-Bretagne elle-même, ou pour l'Allemagne et ses alliés d'attaquer la Grande-Bretagne et ses amis.

Supposons qu'il y ait une alliance entre le Japon et l'Allemagne, où se trouvera le danger? Se trouvera-t-il exclusivement dans la mer du Nord? Ne serait-il pas sage de prendre des mesures d'avance, d'avoir au moins un noyau de forces navales à l'endroit où une attaque est à craindre? Nous avons autant lieu de craindre une attaque du Japon que de l'Allemagne. Les rapports entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sont des plus amicaux. Avons-nous plus confiance dans les protestations d'amitié du Japon que dans celle de l'Allemagne? Si les circonstances sont critiques, que s'ensuit-il?

Nous ne pouvons pas espérer que la situation s'améliorera avant que les nations consentent à un désarmement général ou partiel. Si nous devons considérer la situation actuelle comme critique, ne durera-t-elle pas et ne serons-nous pas tenus de continuer nos contributions jusqu'à ce que nous fournissons nous-mêmes nos propres

forces navales pour la défense de notre patrie? Si nous posons ce principe, nous devrons maintenir nos contributions. Le versement de ces $35,000,000 sera à peine un commencement de la tâche que nous dene nous serons pas mis à l'çuvre. Nous reconnaissons tous qu'il nous faut un plan de défense de la nation.

Cette contribution ne sera pas permanente. Si nous dépensons $35,000,000, nous ne nous serons pas mis à l'œuvre. Nous nous proposons de le faire dès maintenant. S'il y a quelque chose à accomplir, accomplissons-le incessamment. Nous parlons de centralisation au détriment de notre autonomie. Nous désirons défendre notre patrie, et les députés de la droite semblent croire que cela n'est pas nécessaire. Je ne veux pas discuter la question du manque d'attachement à l'empire. Il en a été peu question au cours du débat, mais nous devrions supposer que tous les membres de la Chambre sont vraiment dévoués à l'empire. Cela ne nous empêche pas d'examiner les conséquences des actes de la droite, de rechercher quel pourra être le résultat de notre conduite.

Les députés de la droite nous ont dit et répété que la création d'une flotte canadienne tendrait à la séparation. Je veux bien qu'ils le disent, mais ils devraient apporter des preuves à l'appui, car c'est une chose grave que de faire des actes qui tendront à la séparation. A cette époque de notre histoire, je crois que nous sommes tous en faveur du maintien des liens qui nous attachent à la Grande-Bretagne. Il est vrai qu'autrefois des Canadiens influents, comme des diplomates anglais éminents, ont été d'un avis différent lorsqu'ils ont entrevu le jour ou nous deviendrions une nation indépendante de l'empire britannique. Nos opinions changent, mais à l'heure qu'il est la population canadienne désire le maintien du lien britannique. Il est d'une importance vitale d'examiner quel sera à cet égard le résultat de notre conduite. Si la droite pouvait me prouver qu'en appuyant l'amendement je mets en danger le lien britannique, je voterais contre celui-ci. Jusqu'à présent on ne nous a pas donné de motifs de croire qu'un vote en faveur de l'amendement aurait ce résultat. Quant à moi, je suis d'avis que le programme des députés de la droite nous entraînerait vers la séparation. Je ne dis pas qu'ils désirent faire quoi que ce soit qui tende à la séparation, mais le projet a ce résultat. C'est l'enseignement que nous donne l'histoire des colonies. Ainsi que le dit le représentant de Renfrew, la séparation est la conséquence inévitable du Gouvernement à distance.

D'un autre côté, je crois qu'en faisant ce que nous pouvons pour développer et renforcer cette partie de l'empire britannique que nous habitons, nous renforçons l'empire ainsi que le lien britannique.

(La séance du comité, suspendue à six heures, est reprise à huit heures).

Reprise de la séance.

M. THOMSON (Qu'Appelle): A six heures, lorsque la séance a été suspendue, je parlais de l'effet que produiraient les deux politiques sur les destinées de l'empire, c'est-à-dire la politique proposée par le Gouvernement et le projet soumis par l'opposition. Le projet de centralisation, adopté par le ministère, doit nécessairement tendre à la séparation. La liberté individuelle et l'autonomie qui résultent du programme formulé par l'opposition ont toujours tendu et tendront toujours à l'union. C'est là une assertion sensée qui ne devrait pas exiger beaucoup de raisonnement. Voici la situation du Canada: S'il existe au pays un désir général de se séparer de la Grande-Bretagne, je suis certain que celle-ci n'y mettra pas d'obstacle. Par conséquent, si nous désirons maintenir l'union, il importe que nous examinions attentivement tout ce qui aurait une tendance, soit à nous séparer soit à nous tenir réunis. Nous, que la législation de ce pays concerne, nous devrions prendre garde de rendre des lois qui porteront la population canadienne à conserver son amour-propre et sa dignité. Un exercice raisonnable des facultés individuelles renforce les liens qui unissent les familles, les nations et les peuples, il y a quelques années, la Grande-Bretagne et certains établissements sud-africains se livraient une lutte acharnée et l'animosité était très prononcée des deux côtés. Il s'ensuit que ces établissements sud-africains ont été mis sous la domination de la Grande-Bretagne. Un gouvernement libéral, sous la direction Campbell-Bannerman, leur a accordé l'autonomie et maintenant le Canada peut à peine se dire plus attaché à la Grande-Bretagne que les habitants du Sud-Africain qui, il y a quelques années, luttaient contre elle.

Pourquoi les Canadiens-français sont-ils si attachés à la Grande-Bretagne? C'est que celle-ci a fait preuve à leur égard du même esprit qu'à l'égard du Sud-Africain. Par conséquent, nous devrions exercer le droit d'assurer nos progrès et une partie de ces progrès consiste à nous transformer en nation. En adoptant le programme des libéraux, nous exercerons certains pouvoirs sur notre flotte, nous créerons notre propre marine et nous lui fournirons des hommes d'équipage, autant que faire se pourra. De la reconnaissance de ce principe dépend dans une large mesure l'avenir du Canada. Si l'on ajoute que ce dont l'empire a besoin ce n'est pas d'envoyer des navires

dans la mer du Nord, mais d'accroître les moyens de défense dans ces parties éloignées, aura clairement établi cette thèse. Jusqu'à présent je n'ai pas fait de citations à l'appui de ma prétention que les forces navales devraient être augmentées dans les possessions d'outre-mer, mais je rapporterai un passage d'un discours que le premier lord de l'amirauté a prononcé en mai dernier au banquet des constructeurs de vaisseaux:

Il est un aspect de la concentration navale qui s'impose à l'attention des hommes réfléchis ici et ailleurs dans tout l'empire britannique. Le fait que notre flotte n'a pas seulement été réunie au point décisif dans les eaux européennes, mais doit être maintenue concentrée et, dans un sens lié, à ce point a depuis des années créé un nouveau besoin, une nouvelle nécessité et une nouvelle occasion pour les grandes possessions autonomes de la couronne. La suprématie navale exige que nous possédions des forces navales suffisantes pour remporter dans un combat contre les plus puissantes flottes que pourrait nous opposer une coalition de nations qu'on peut raisonnablement prévoir. C'est ce que nous devrions toujours être en mesure de faire. C'est ce que nous nous croyons en état de faire à l'heure qu'il est et dans un avenir prochain. Cependant, une guerre peut se prolonger longtemps avant que le sort des armes soit décidé, et voici les deux éventualités les plus probables—si nous agissons, ainsi que nous le ferons, avec discrétion, modération, simplicité et amitié pour toutes les nations et sans rancœur ni animosité contre aucune, il est des plus probables—je le déclare avec une sincère conviction—que la guerre n'éclatera jamais de nos jours et qu'elle disparaîtra peut-être de l'univers, du moins pendant un temps que l'imagination la plus hardie nous permet de prévoir. Dans l'intervalle, et en attendant l'issue du conflit, il n'y a aucun doute que la mobilité générale de notre flotte est diminuée. Elle ne peut pas aller sans danger et librement dans toutes les parties du monde autant qu'elle le pouvait autrefois. A l'heure qu'il est, il va sans dire, et d'ici à quelques années, nous pouvons non seulement maintenir une supériorité suffisante dans les eaux anglaises, aux endroits décisifs, mais nous pourrions, par des arrangements spéciaux, en opérant une mobilisation partielle, si le besoin s'en faisait sentir, armer et envoyer de fortes escadres à l'aide d'une des colonies ou de nos possessions d'outre-mer dont les intérêts vitaux seraient menacés ou attaqués.

C'est là le devoir dont nous pouvons nous acquitter et que nous sommes fiers de remplir—devoir que nous ne devons pas hésiter à entreprendre d'accomplir, pour lequel nous ne devons pas hésiter à faire des sacrifices—la protection de nos grandes possessions autonomes. Et lorsque je parle ainsi, je pense non seulement à la suprématie générale qui s'affirme simultanément et universellement dans toutes les parties du globe, mais de l'envoi d'escadres particulières à aucun endroit ou dans aucune partie de l'empire britannique où un danger spécial pourrait menacer nos compatriotes. C'est ce que nous pouvons faire à l'heure qu'il est, l'an procrain et pendant les années qui suivront.

M. THOMSON.

Nous sommes ici une réunion de constructeurs pratiques, accoutumés à résoudre des problèmes sérieux et difficiles; nous devons donc faire face à ces problèmes et en tenir compte, car chaque développement nouveau dans les marine continentales, chaque nouvelle escadre qui prend sa place sur les mers étrangères, chaque pas nouveau dans l'accumulation incessante de forces navales diminue la mobilité de la marine anglaise sur les mers du monde..

Voici l'occasion fortuite, la grande occasion qui s'offre aux colonies autonomes, à ces nations jeunes et fortes qui se sont développées sur toute la face du globe sous l'égide du drapeau anglais, stimulées et protégées par les institutions britanniques. Et ces jeunes nations ont déjà commencé à saisir l'occasion qui leur était offerte. Nous voyons l'Australie se construire une forte marine moderne. La Nouvelle-Ecosse a aussi offert un grand navire pour le service général de la marine anglaise.

Au Canada les hommes de tous les partis et de toutes les races sont profondément agités au sujet du problème et de la part que ce grand pays doit fournir à sa propre défense et à la défense des autres parties de l'Empire, et on me dit que nous aurons bientôt la visite des membres du nouveau gouvernement canadien qui viennent ici pour se consulter avec le gouvernement et l'amirauté au sujet de la politique qu'ils devront adopter dans l'avenir.

Si la tendance pendant les dernières dix années a été de concentrer la flotte anglaise sur les théâtres décisifs des batailles futures, il me semble, et je ne crains pas de vous dire, que la tendance des dix années à venir sera de développer et d'accroître les forces navales effectives dans nos grandes possessions d'outremer. Alors nous pourrons faire ce que l'on découvrira être la véritable division du travail entre la mère patrie et ses enfants, et nous pourrons maintenir notre suprématie sur les mers contre tout venant et au point décisif pendant que les flottes des colonies autonomes feront la garde et la patrouille dans les autres parties de l'empire.

Je n'entreprendrai pas de prédire ou prescrire la force exacte que ces développements devront prendre, mais l'opinion semble s'affirmer en faveur de moyens très pratiques. Je dirai cependant ceci, que l'amirauté ne voit pas de raisons qui empêchent de donner aux différentes nations qui composent l'empire la direction complète de leurs flottes en temps de paix, et nous pourrions leur aider à placer ces flottes en état de rendre d'excellents services.

Nous savons tous qu'en temps de guerre nos compatriotes d'aude-là des mers n'auront qu'un seul désir, qui sera de se mesurer avec l'ennemi partout où le besoin et le danger seront les plus grands. La question importante est le vide qu'il faut remplir, afin que pendant que nous, dans la mère patrie, ferons la garde sur le théâtre décisif, nos camarades et frères d'au delà des mers puissent continuer à faire flotter le drapeau anglais sur les mers du monde.

Voilà l'idée que je voulais exprimer ici ce soir, et si ce que j'ai dit peut en quelque façon à amener ce résultat, je crois que nous aurons fait plus ce soir pour l'empire et la marine anglaise que répondre simplement au toast que sir William White a proposé en termes si heureux.

C'est exactement la politique que propose le parti libéral, et exactement l'opposé de la politique du Gouvernement.

Un autre côté de la question est la déclaration récente que le Gouvernement se proposait d'accorder un octroi spécial de $700,000 cette année pour aider à l'agriculture. On a dit qu'il était nécessaire de protéger sur les hautes mers l'expédition des produits agricoles. Cela est vrai. Je suis d'avis que les produits des cultivateurs devraient être protégés, mais je ne crois pas que $5 par tête suffiront. Offrir dix cents par tête pour encourager l'agriculture, et cinq dollars pour protéger nos produits sur les hautes mers, me semble être hors de proportion.

M. EDWARDS: Mon honorable ami peut-il dire au comité à combien s'élevait l'année dernière la valeur des produits des champs et des animaux exportés au delà de l'océan?

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je ne saurais le dire. Peut-être l'honorable député pourra-t-il me renseigner?

M. EDWARDS: Sur une exportation totale de $164,000,000, $140,000,000 ont été transportés sur l'océan, et c'est ce chiffre, conséquemment, qui a besoin de la protection de la marine.

M. THOMSON: Je n'ai pas d'objection à ce que nous dépensions de l'argent pour protéger notre commerce, mais je dis que $5 par tête n'est pas une bonne proportion.

M. EDWARDS: Si mon honorable ami et son parti avaient pu faire comme ils l'entendaient, les cultivateurs du pays seraient restés longtemps, pendant quelque temps du moins, sans recevoir un seul sou de ces $10,000,000.

M. THOMSON: J'approuve cet octroi et je veux que l'on protège notre commerce.

M. BOYCE: Comment mon honorable ami veut-il exercer cette protection?

M. THOMSON: Je le protégerais en ayant des navires de guerre sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique qui sont aujourd'hui sans protection.

M. BOYCE: Mon honorable ami voudrait-il protéger le commerce au delà de la limite des trois milles de nos côtes?

M. THOMSON: Je suppose que ces navires pourraient dépasser la limite des trois milles. Je désire protéger notre commerce sur les hautes mers sur une distance raisonnable de nos côtes.

L'extrait que j'ai cité du discours de M. Winston Churchill et mes propres arguments devraient suffire pour convaincre tout homme que la ligne de conduite qu'il nous convient de suivre en vue de la défense de l'empire doit être de voter unanimement pour l'amendement proposé par le très honorable leader de l'opposition. Si les honorables députés de la droite insistent pour faire adopter quand même leur propre mesure toute illogique qu'elle est, il sera du devoir des membres de la gauche de faire tout en leur pouvoir pour empêcher l'accomplissement de ce qui serait, à mon point de vue, une grande calamité pour le Canada et l'empire.

M. P. J. A. CARDIN (Richelieu) (texte): Monsieur le président, je croirais manquer à mon devoir si je ne venais pas ajouter mon protêt à celui des autres députés de l'opposition, contre le projet de loi qui est maintenant sous discussion, c'est-à-dire, contre la contribution de 35 millions pour la construction de trois dreadnoughts dont on veut faire cadeau à l'Angleterre. Cette question est très importante au point de vue financier, car il s'agit de prendre 35 millions pour les donner à l'Angleterre sous la forme d'un cadeau. Il faut y penser sérieusement. En effet, 35 millions est une somme assez ronde, et avec ce montant nous pouvons faire beaucoup de bien dans notre pays.

M. SEVIGNY: Mon honorable ami sait-il que le député d'Assiniboine (M. Turriff) a déclaré, l'autre jour, dans cette Chambre, qu'il ne trouvait pas cette somme de 35 millions bien considérable?

M. CARDIN: Je répondrai à mon honorable ami que cela dépend du point de vue où l'on se place. Si l'on employait cette somme de 35 millions à l'établissement d'une marine canadienne, comme l'opposition le demande, je crois que cet emploi serait louable et justifié; et cette dépense ne nous entraînerait pas dans le gouffre de la politique européenne, chose dont on est menacé par la politique adoptée par le chef du député de Dorchester. Au reste, je demanderai à l'honorable député de faire connaître à la Chambre les motifs qui l'ont fait changer sur cette politique de contribution, lui, qui, avec les autres nationalistes, y était si opposé autrefois.

M. SEVIGNY: Je puis déclarer à mon honorable ami que cela viendra en temps et lieu.

M. CARDIN: Nous sommes impatients d'entendre les explications de l'honorable député. Nous serions heureux de savoir, par exemple, comment lui et ses amis ont laissé sortir du cabinet l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) sans le suivre.

Je dis qu'il faut y penser sérieusement avant de prendre 35 millions dans le coffre du pays pour aller les verser dans le coffre de l'Angleterre, car il est reconnu que

l'Angleterre a suffisamment de ressources pour satisfaire à ses obligations.

La question est intéressante à un autre point de vue en ce qu'elle change le status du Canada. Depuis quelques années, nous avons eu la satisfaction de proclamer que le Canada était devenu une nation. Je dis que nous n'avons pas le droit aujourd'hui, et nous n'avons aucune raison de nous éloigner de la ligne de conduite tracée par les pères de la Confédération, pour nous attacher à la politique du Gouvernement qui implique le paiement d'un tribut.

M. SEVIGNY: Mon honorable ami va-t-il prétendre que la politique suggérée par le très honorable chef de l'opposition, politique supportée par le parti libéral, c'est-à-dire la création de deux flottes, va-t-il prétendre que cette marine ne prendra pas part aux guerres de l'empire?

M. CARDIN: Si mon honorable ami étudie bien le discours du chef de l'opposition, il se rendra compte que si nous voulons établir une marine canadienne, c'est pour, d'abord, défendre le Canada, comme possession de l'empire, et, si les circonstances l'exigent, pour prendre part aux guerres de l'empire avec la marine anglaise.

M. SEVIGNY: Mon honorable ami me permettra-t-il une autre question?

M. BUREAU: Monsieur le président, je soulève une question d'ordre: les règles de la Chambre disent qu'un député a le droit de poser une question à un autre député, avec le consentement de ce dernier; mais je ne crois pas que l'honorable député de Dorchester ait le droit de transquestionner le député qui a la parole.

M. PELLETIER: La seule personne qui a le droit de faire des objections est celle qui adresse la parole.

L'ORATEUR-SUPPLEANT (M. Blondin): D'après les règles de la Chambre, le député qui a la parole est le seul qui doit permettre la question ou la refuser. S'il refuse de la permettre, il est de mon devoir d'empêcher toute interruption.

M. CARDIN: Pour trancher la difficulté, je n'ai pas d'objection à fournir l'occasion à l'honorable député de Dorchester de sortir du long silence où il se trouve forcément plongé.

M. SEVIGNY: Je veux simplement me renseigner et ne veux nullement empêcher l'honorable député de faire ses remarques. Mais je suppose qu'une guerre éclate entre l'Angleterre et un autre pays; mon honorable ami prétend-il que les deux flottes qui seront créées en vertu de la politique du parti libéral, et suivant la résolution que le parti libéral nous demande d'adopter, prétend-il, dis-je, que ces flottes ne prendront pas part à une guerre impériale?

M. CARDIN: Cette question sera étudiée par ceux qui dirigeront les affaires du pays dans le temps. S'ils jugent à propos d'unir la flotte canadienne à la flotte impériale, ils pourront le faire si la situation est bien grave. J'aime à croire qu'ils auront assez de patriotisme pour ne pas hésiter un instant sur ce point, si les circonstances l'exigent.

Je crois, monsieur le président, que nous, députés de la province de Québec, avons raison d'exprimer notre opinion sur la question qui nous occupe en ce moment. Personne n'ignore que c'est dans la province de Québec qu'on a accusé le parti libéral de vouloir entraîner le pays dans le tourbillon du militarisme. Dans aucune autre province de la Confédération, on a entendu des discours aussi enflammés que ceux qui ont été prononcés dans la province de Québec. Je me rappelle encore les discours de mon adversaire aux élections de 1911. Il se réclamait exclusivement de MM. Monk et Bourassa, et pour le statu quo. Il fallait de plus rappeler la loi de la marine Laurier. Nous sommes maintenant à la deuxième session de ce Parlement, et rien n'a encore été fait dans ce but. Il serait intéressant d'entendre les explications que pourraient nous fournir le ministre du Revenu de l'intérieur, ou l'honorable secrétaire d'Etat sur leur changement d'attitude. La chose serait intéressante non seulement pour nous, mais pour tout le pays, et nous avons le droit de leur demander des explications sur ce changement d'opinion.

Cette loi qui est actuellement à l'étude, par ce comité, n'a pas de base sérieuse. L'honorable premier ministre nous a déclaré que cette contribution etait payée parce qu'il y avait urgence. L'honorable ministre des Postes nous a déclaré, lui, qu'il savait qu'il y avait urgence. L'honorable député de l'Islet nous a dit la même chose; mais nos amis de la droite ont si souvent prêché une doctrine contraire, que nous avons raison de craindre de nous en rapporter uniquement à leur opinion. Nous croyons plutôt qu'en agissant ainsi ils défendent, les uns leur portefeuille, les autres leurs intérêts.

Pour moi je préfère prendre les déclarations de l'honorable M. Churchill plutôt que les déclarations du député de l'Islet. Je préfère les déclarations de M. Asquith, premier ministre d'Angleterre, à celle de l'honorable ministre des Postes. Nous avons raison de nous défier de ceux qui sont plus anglais que les Anglais, comme de ceux qui sont plus catholiques que le Pape.

Pour faire adopter cette mesure, on a inventé le péril allemand. Ce péril allemand revient périodiquement, et lorsqu'il sera disparu nous en aurons un autre. Je dis

donc qu'il n'y a pas d'urgence. Mais, en supposant qu'il y eût urgence, je crois qu'on ne prend pas le bon moyen pour la rencontrer. En effet, on prétend qu'il suffit d'une somme d'argent pour permettre à l'Angleterre de maintenir sa position. Mais l'Angleterre n'a pas besoin de notre argent pour faire face à la situation, puisqu'elle est beaucoup plus riche que nous.

Le meilleur moyen, selon moi, serait de construire une flotte, c'est-à-dire deux unités, une pour le Pacifique et une pour l'Atlantique. Cela nous permettrait en même temps de créer et de développer une grande industrie dans le pays. Dans ces chantiers on pourrait construire des vaisseaux marchands. Personne n'ignore aujourd'hui que les navires marchands qui transportent nos produits dans les autres pays ne sont pas bâtis au Canada, ils sont construits en Angleterre ou aux Etats-Unis.

M. BOULAY: L'honorable député voudrait-il nous dire si ces vaisseaux de la marine canadienne, tels que proposés par le parti libéral, devraient être construits au Canada ou en Angleterre?

M. CARDIN: L'honorable député pourra trouver la réponse à sa question dans le discours du ministre de la Marine (M. Hazen).

Je dis donc que la mesure du Gouvernement est une demi-mesure. Ce n'est pas une mesure qui rencontre la situation présente. Elle a été mise de l'avant afin d'avoir quelque chose qui fût différent de la politique du parti libéral; c'était le seul but que l'on avait. On a cherché quelque chose de nouveau pour tromper encore l'électorat.

Je crois donc que nous avons raison de nous opposer le plus énergiquement possible à la politique du Gouvernement, et je crois que nous remplissons un devoir en condamnant cette mesure.

M. GUTHRIE (traduction): J'ai quelques observations à faire au sujet de l'article 2 du bill et du principal amendement qu'on y a proposé. L'article 2 est ainsi conçu:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Mon très honorable leader propose de modifier l'article 2 par la radiation des mots:

Dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Qui seraient remplacés par les suivants:

Dans le but d'effectuer la prompte organisation d'un service naval canadien en coopération avec la marine impériale et en étroite relation avec elles.

Il a été formulé un autre sous-amendement que je n'ai pas eu le temps d'examiner; mais cet amendement principal est celui pour lequel je voterai. Dès le début je dirai qu'il me paraît bien regrettable que la Chambre soit dans la position où elle se trouve actuellement.

Je n'étais pas présent quand cet article du bill a été discuté au comité, lundi soir dernier, vers onze heures, mais j'assistais à la séance pendant toute la discussion qui a eu lieu vendredi dernier sur le premier article. La discussion de vendredi dernier n'a pas donné au comité les renseignements qu'il devrait avoir avant de faire l'examen du bill, article par article. La discussion s'est faite dans une bonne intention, comme on devrait toujours le faire dans cette Chambre quand il s'agit de la considération d'affaires importantes. Bien que cette discussion ait été un peu prolongée, l'article 1er, qui, suivant moi avait une importance considérable, a été adopté, et la difficulté qu'on a éprouvée alors pour discuter le bill provenait du fait du Gouvernement et non de quelqu'un de l'opposition. De notre côté, et je crois aussi du côté de nos adversaires, nous sommes dans la position de profanes quand il s'agit de discuter cette question importante. Le Gouvernement a donc commis une faute énorme en n'étant pas prêt vendredi dernier à fournir tous les renseignements, les chiffres, les évaluations, la correspondance et les documents que réclamaient les honorables députés de l'opposition. En ce qui me concerne, je puis dire que plus le débat continuait et plus les renseignements s'augmentaient, plus j'étais convaincu que la proposition du Gouvernement contenue dans ce bill était une erreur.

Au moment où a commencé la discussion navale, le 5 décembre dernier, j'ai été vivement impressionné par la manière dont la question a été posée devant la Chambre. L'exposé de la politique du ministère actuel a été très remarquable et il a certainement fait impression non seulement sur moi, mais sur un grand nombre d'autres députés. Depuis les vacances de Noël, j'ai eu le temps de consulter quelques autorités sur la question et de l'étudier aussi bien qu'un profane peut le faire. J'ai pris une résolution très sérieuse, celle de considérer qu'il n'y a pas ou presque pas de justification possible pour une contribution de $35,000,000, sous la forme qui est proposée par le Gouvernement. Depuis la reprise des séances, après les vacances de Noël, nous avons eu une longue discussion sur toute la question et je crois que nous avons perdu beaucoup de temps parce que nos honorables adversaires—soit de leur propre volonté, soit par ordre du whip de leur parti, je l'ignore—n'ont pas donné à la Chambre le bénéfice de leurs connaissances et de leur jugement. Nous avons eu pendant très longtemps ce qu'on a appelé une épidémie de silence du côté du Gouvernement. Si la question est aussi grave que le dit le mi-

nistre du Commerce et de l'Industrie, quand il déclare que c'est la chose la plus importante que le Parlement ait eu à décider depuis la confédération, certainement les ministres devraient pouvoir donner à la Chambre le bénéfice de ce qu'ils savent sur ce point.

Ils traitent la Chambre avec très peu de courtoisie quand ils siègent ici comme s'ils étaient collés à leur siège, riant quelquefois des orateurs de l'opposition, mais sans jamais essayer d'aider la Chambre à arriver à une conclusion régulière.

Il est bon que le pays connaisse quelques-uns des motifs pour lesquels nous délibérons si longuement sur cette question. A première vue l'article 2 semble simple, mais il a des conséquences d'une portée très vaste. Le comité a discuté cet article depuis lundi à onze heures du soir, jusqu'à deux heures, mardi matin, alors que mon très honorable leader a proposé un ajournement. A cette heure très matinale, le chef du Gouvernement a dit que nous devions continuer à discuter la plus grande question qui se soit présentée au Parlement depuis la confédération.

M. PELLETIER: Ce n'est pas ce qu'a dit le premier ministre.

M. GUTHRIE: Je dis seulement ce que j'ai entendu. Le compte rendu est ici. Alors le débat sur l'article 2 a continué et il a été poursuivi sans arrêt depuis lors, et ceux qui ont contribué à la discussion se trouvent seulement parmi les membres de l'opposition. Pourquoi les honorables députés ministériels persistent-ils à garder le silence sur cette grave question? Y a-t-il quelque chose dans cette proposition dont ils ont honte?

M. STEVENS: J'invoque le règlement. Nous avons entendu toute la journée la même chose et c'est une répétition. L'honorable député jette un blâme sur l'attitude des honorables députés et je prétends que c'est absolument contraire au règlement.

Le PRESIDENT: Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de dire que les honorables députés ont honte de leur attitude sur la question.

M. GUTHRIE: Je demandais s'il y avait quelque chose dans l'article qui rendait honteux les honorables députés. Je n'ai pas dit qu'ils en avaient honte. Je ne voudrais pas insister sur cette observation si elle pouvait offenser quelqu'un.

Maintenant que le premier ministre est à sa place, je voudrais dire ce à quoi j'ai fait allusion durant son absence, à savoir que le Gouvernement lui-même doit être blâmé pour la condition dans laquelle la Chambre se trouve aujourd'hui. C'est amusant, je devrais dire effrayant de voir que le principal journal conservateur d'Ottawa menace de l'emploi de méthodes extraordinaires pour forcer la minorité de la Chambre à s'incliner devant la volonté de la majorité. Ordinairement, je ne considère pas comme très sérieuses les menaces contenues dans un journal; mais quand nous entendons chuchoter dans les corridors que certains fonctionnaires bien payés du service civil rédigent ces articles...

M. BOYCE: J'invoque le règlement. Mon honorable ami ne se borne pas à la discussion de l'article et de l'amendement qui nous sont soumis.

Le PRESIDENT (M. Lespérance): Je crois que l'honorable député devrait s'en tenir à la question.

M. GUTHRIE: Il est tout à fait inconvenant que des fonctionnaires de l'Etat grassement payés, se permettent de faire de la polémique politique dans les journaux.

Plusieurs DEPUTES: Donnez les noms.

M. GUTHRIE: Je ne nommerai personne pour le moment.

Plusieurs DEPUTES: Retirez votre accusation.

M. GUTHRIE: Je déclare inconvenante la conduite de certains fonctionnaires grassement payés, qui écrivent dans des journaux de partis, pour critiquer la conduite des membres de cette Chambre.

M. BOYCE: Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il est très déplacé de sa part...

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. BOYCE: J'en appelle au règlement.

M. GUTHRIE: L'honorable député m'accuse d'avoir fait une chose déplacée.

M. BOYCE: Je motive mon appel au règlement. Je maintiens qu'il est déplacé de la part de l'honorable député de porter une accusation contre un fonctionnaire de l'Etat, sans le nommer et sans préciser l'acte qu'il lui reproche.

Le PRESIDENT (M. l'Orateur-suppléant): Je ne crois pas que l'objection de l'honorable député soit bien fondée.

M. GUTHRIE: La première chose qui me frappe à la lecture de l'article 2 de ce bill, c'est la question de savoir si oui ou non, les députés de l'opposition ont voté pour que cette somme de $35,000,000, prise sur et à même le fonds consolidé du Canada, soit employée en armements navals. Poru ma part, si je n'ai pas voté en faveur de cette résolution, je serais disposé à la faire, pourvu que les $35,000,000 soient employés de la manière indiquée par l'honorable chef de l'opposition dans l'amendement qu'il a proposé. Je suis convaincu que tous les membres de la gauche seraient disposés à voter cette somme, avec les restrictions contenues dans l'amendement.

Je crois qu'il n'y a pas lieu d'engager une longue discussion concernant le chiffre exact de la somme à dépenser. Le différend entre les deux partis consiste plutôt dans l'emploi à faire de cet argent. Le Gouvernement veut qu'il soit employé à augmenter les forces navales de l'empire. Par l'amendement qu'il propose, le chef de l'opposition demande que cet argent serve à la prompte organisation d'un service naval, en coopération et en relation intime avec la marine impériale. La ligne de démarcation entre les deux partis est bien indiquée. Il n'est pas possible de se méprendre sur l'attitude de la gauche, concernant cette somme de $35,000,000 pour des fins navales.

Au mois de décembre dernier, on aurait pu trouver plus de raison qu'aujourd'hui pour demander au Parlement de voter cette contribution, pour offrir trois dreadnoughts à l'Angleterre. Si la cause du Gouvernement était faible le 5 décembre dernier, elle n'est pas devenue meilleure depuis. Des conditions et des évènements, sur lesquels nous n'avons aucun empire et qui sont survenus depuis, rendent cette contribution absolument inutile. Quand le projet fut soumis à la Chambre il était basé sur l'existence d'un besoin pressant, d'un danger imminent, de circonstances critiques, ou ce que l'on voudra. Si le danger a existé, il n'était pas très grave et je considère qu'il a complètement disparu depuis. Personne ne voudrait prétendre qu'à l'heure présente, l'Angleterre a un pressant besoin de cette contribution. Est-ce que c'est parce que le danger a disparu que la droite est frappée de mutisme? Est-ce parce que l'échafaudage qui servait de base à cette contribution de $35,000,000 a été emportée, que les honorables députés de la droite refusent de nous dire ce qu'ils pensent de la proposition ministérielle?

L'honorable premier ministre n'a jamais cru à l'existence d'un danger imminent. On me permettra de rapporter quelques phrases de son discours. A la page 719 il dit :

Il y a de graves raisons de s'inquiéter.

A la page 720 :

Le seul mobile de nos actes doit être l'existence ou l'absence de cette sécurité absolue.

Et plus loin, à la même page :

En me basant sur les renseignements que j'ai communiqués à la Chambre, je considère la situation suffisamment grave pour justifier notre intervention immédiate.

Ce sont les trois seules allusions à l'existence d'un danger imminent, que l'on trouve dans tout le discours. On ne peut pas être plus réservé et plus modeste. Les orateurs de la droite qui l'ont suivi se sont exercés de nous peindre la situation avec des couleurs plus sombres, mais s'il y avait quelques raisons de s'alarmer, que si un danger quelconque existait, au mois de décembre dernier, dans l'idée du premier ministre, que pense-t-il de la situation présente. Tout le monde admettra que ce projet de contribution, au moment où il a été proposé, reposait uniquement sur l'existence d'un danger imminent et avec entente formelle que l'Angleterre avait un besoin pressant du concours de ses colonies. Autrement la proposition du Gouvernement n'aurait pas eu sa raison d'être. On ne nous a jamais expliqué, sauf dans le mémoire de l'amirauté, en quoi consistait la gravité de la situation.

Plus on lit ce mémoire, plus on est forcé d'en arriver à la conclusion qu'au lieu d'être menacé, l'empire britannique se trouve dans une position qui lui assure une suprématie incontestée. Le premier ministre de la Grande-Bretagne a déclaré que cette dernière se trouvait en mesure de faire face à toute coalition possible de pouvoirs étrangers. D'autres hommes d'Etat dont l'autorité s'impose et qui doivent connaître ce dont ils parlent, disent qu'on peut reposer la plus grande confiance dans le sort de la mère patrie. Les conditions se sont tellement améliorées depuis l'automne dernier que je ne m'étonne pas que les honorables membres de la droite éprouvent beaucoup de difficulté à défendre un projet qui dit que le Canada devra prendre de son fonds du revenu consolidé le montant de $35,000,000 qu'on dépensera en Angleterre à la construction de trois dreadnoughts. On m'a demandé dans les couloirs de la Chambre et ailleurs: Que pouvait faire un gouvernement qui se respecte lorsqu'on lui a remis cette dépêche de l'amirauté? Le mémoire de cette dernière n'a pas été le motif de la politique du Gouvernement. Celui-ci a fait connaître l'attitude qu'il entendait tenir et le mémoire de l'amirauté est venu confirmer, d'une façon plus ou moins vague, la politique énoncée par les ministres que nous avons aujourd'hui. Nous connaissons ce qu'était la politique de l'amirauté le 15 mai dernier. Lorsque M. Winston Churchill, le premier lord de l'amirauté, a prononcé son discours annuel, il a énuméré en termes succincts et précis les besoins de l'amirauté. Au dîner des constructeurs de navires se sont rencontrés les représentants de toutes les grandes compagnies de construction de navires de la Grande-Bretagne, les lords de l'amirauté, un grand nombre de membres de la Chambre des communes et, cela va sans dire, le premier lord de l'amirauté. Le 15 mai, sept semaines avant que le très honorable premier ministre du Canada et que son collègue n'atteignissent Londres, M. Churchill faisait connaître publiquement à ce banquet ce que l'amirauté britannique voulait. Il a signalé tous les besoins de la Grande-Bretagne sous ce rapport. M.

Churchill, en présence de ses experts, a déclaré que la politique de l'Angleterre depuis plusieurs années a eu pour objectif la concentration des unités les plus puissantes de sa marine de guerre dans les eaux où se livrera probablement l'engagement suprême d'une guerre probable, c'est-à-dire les eaux qui l'entourent immédiatement. En poursuivant cette politique, elle s'était affaiblie elle-même dans les parties les plus reculées de l'univers. A l'entendre, la politique future de la Grande-Bretagne serait de maintenir sa force réelle sur ce théâtre de l'engagement décisif; le devoir des gouvernements des colonies autonomes serait de défendre leurs propres côtes et de prendre soin de leurs propres routes commerciales dans les parties les plus reculées du globe. C'est le seul résutat mentionné par le premier lord de l'amirauté. C'était une déclaration claire et concise de ce que l'Angleterre ferait et de ce qu'accompliraient les colonies autonomes. Que s'est-il produit depuis ce discours qui ait été de nature à en modifier le sens et la portée? Est-il raisonnable de supposer que, lorsque le premier lord de l'amirauté a parlé le 15 mai, il a énoncé une politique qui n'était pas celle du Gouvernement ni de l'amirauté britanniques.

M. FOSTER (King) (N.-E.): L'honorable député veut-il laisser croire à la Chambre que M. Churchill, lorsqu'il a prononcé le discours qu'il mentionne, parlait en sa qualité officielle? M. Churchill a lui-même —s'il faut en croire les journaux—déclaré qu'il ne parlait pas en sa qualité officielle en cette circontance.

M. GUTHRIE: Je puis retorquer que lorsqu'il prend la parole à un banquet donné par une société quelconque, il ne parle pas en sa qualité officielle; pourtant, je serais porté à croire qu'en sa qualité de premier lord de l'amirauté, il n'a su que dire l'exacte vérité dans le discours qu'il a fait, il a énoncé la politique exacte que l'amirauté désirait mener à bonne fin.

M. EDWARDS: Mon honorable ami ne tiendrait-il pas compte de l'assertion faite par M. Churchill à la chambre des communes anglaises le 22 juin, et n'estimerait-il pas qu'il est plus important que celui que cet homme aurait fait lors d'un banquet donné le 15 mai précédent?

M. GUTHRIE: J'ignore à quelle assertion mon honorable ami fait allusion.

M. EDWARDS: Je pourrais dire à mon honorable ami que le premier lord de l'amirauté a prononcé un discours très remarquable à la chambre des communes anglaises le 22 juillet et dont la substance est contenue dans le mémoire soumis à cette Chambre.

M .GUTHRIE.

M. GUTHRIE: On retrouve presque mot à mot, dans le mémoire de l'amirauté, des extraits de ce discours prononcé au banquet, mais on a omis cette partie qui se rattache au devoir des colonies autonomes; on en a agi ainsi pour des raisons que je ne puis expliquer, mais que je puis supposer. Je ne trouve dans les débats de la chambre des communes anglaises, à la date du 22 juillet dernier, rien qui donne à supposer de l'inconséquence chez M. Churchill. Si M. Churchill a fait sa déclaration le 15 mai dernier, en présence des autres lords de l'amirauté, n'est-il pas raisonnable d'en arriver à la conclusion qu'il exprimait non seulement sa propre intention réelle, mais encore celle de l'amirauté et celle du gouvernement? S'il en est ainsi, pourquoi a-t-il changé d'attitude dans la suite? Mon honorable ami de Grey-nord a dit que la raison pour laquelle il avait changé d'avis, c'était qu'il n'avait pas encore pris connaissance de la loi navale allemande de 1912. Quelle est la vérité? C'est le "Times", de Londres, qui, dans son numéro du 15 mars, annonce la préparation de la loi navale allemande.

Le 18, M. Churchill a déclaré dans la Chambre des communes, au cours du débat sur le budget, que l'Allemagne projetait la construction de deux autres dreadnoughts dans le programme de cette année-là. Le bill fut présenté au Reichtag et, le 15 avril. tous les détails parurent dans la presse britannique. L'amirauté avait un mois pour délibérer sur le préambule de la loi de la marine allemande. Le premier lord de l'amirauté formula alors la déclaration concernant les obligations des dominions et de la mère patrie au sujet de leurs armements, faisant ce qu'il appelle "la répartitiin voulue entre la mère patrie et les dominions autonomes". M. Churchill connaissait chaque terme de la loi allemande, lorsqu'il formula cette déclaration. Ce n'était pas la raison motivant le changement de base qui s'était assurément opéré, lorsque ce pays reçut la dépêche de l'amirauté, en date du 25 octobre dernier. Je suis donc porté à aborder dans le sens de ce que M. Churchill a déclaré être la politique de l'amirauté au banquet des constructeurs de navires, tenu le 15 mai. A cette occasion, M. Churchill a fait part aux dominions qu'il leur incombait de sauvegarder leurs propres routes de commerce dans les parties éloignées de l'univers, et que le devoir de la mère patrie était de maintenir une suprématie suffisante sur le théâtre décisif de la guerre dans les eaux intérieures. Telle a été la politique de la Grande-Bretagne durant les dix dernières années. "Nous avons concentré nos vaisseaux", dit-il, "sur le théâtre décisif dans les eaux intérieures, et nous avons laissé les parties éloignées du globe plus ou

moins dénuées de protection". Il énonce dans ce discours: "Nous sommes en tout moment prêts à détacher une escadre de la flotte des eaux intérieures en vue d'assurer la protection suffisante de la plus éloignée de nos possessions d'outre-mer". Il a formulé ces déclarations au banquet des constructeurs de navires, et elles sont presque mot à mot contenues dans le mémoire. Il me semble que la déclaration faite au banquet était une décaration officielle à laquelle nous pouvons entièrement ajouter foi, et elle se présente favorablement à mon esprit. Je ne puis me former une opinion bien élaborée, et je serais porté à adopter celle du premier lord de l'amirauté.

Comment le changement s'est-il opéré ? En examinant ces documents et en considérant leur portée, il me semble étrange que, vers le milieu du mois d'octobre dernier, la politique du Gouvernement fût formulée et adoptée d'une manière certaine. Elle était connue de l'honorable député de Jacques-Cartier, qui l'a répudiée et a donné sa démission. La politique était déterminée et connue à cette époque-là, et il n'avait pas alors été reçu de dépêche de l'amirauté. Ne pouvons-nous raisonnablement dire que l'amirauté ou le gouvernement britannique n'a pas demandé l'adoption de cette politique; que la recommandation d'une contribution en argent n'a pas émané de l'amirauté britannique, mais qu'elle a d'abord été faite par le Gouvernement du Canada; et, qu'après avoir été arrêtée, sa politique a été soumise à l'amirauté, et qu'on a demandé à cette dernière un exposé de ses besoins immédiats et futurs. En conséquence, le 25 octobre, l'amirauté a dressé ce mémoire, qui a été reçu au mois de novembre, je crois. En étudiant ces faits au point de vue chronologique, je puis affirmer avec sûreté que l'amirauté n'a jamais suggéré cette politique, et que le Gouvernement canadien, pour ses propres fins, a lui-même adopté la politique, qui est en contradiction directe, pourrait-on dire, avec la politique inaugurée par le premier lord de l'amirauté le 15 mai de la même année. Pourquoi le Gouvernement canadien n'a-t-il pas adhéré à la recommandation du premier lord de l'amirauté ? Nous avons l'intention de dépenser $35,000,000. Nous nous accordons sur ce point, généralement parlant.

Le Gouvernement déclare vouloir les dépenser en construisant des dreeadnoughts au Canada, tandis que nous voulons faire la dépense conformément aux déclarations du premier lord de l'amirauté, formulées au mois de mai dernier, en créant un service naval canadien. Quelle opinion allons-nous adopter? Je pourrais, dans une certaine mesure, justifier la dépense de $35,000,000 en vue de la construction de trois dreadnoughts en Angleterre. Je ne crois pas que ce soit aucunement l'avis de l'amirauté, et que cette dernière désire plutôt une marine canadienne semblable à celle établie par l'Australie. Le désir de M. Churchill est celui qu'il a exprimé en mai 1912.

M. EDWARDS: Dois-je entendre que mon honorable ami est opposé au don de dreadnoughts ou à la construction de dreadnougths en Angleterre, ou aux deux?

M. GUTHRIE: Voulez-vous parler des paroles que je viens de prononcer?

M. EDWARDS: Oui.

M. GUTHRIE: Le sens de mes paroles porte que, si l'amirauté avait transmis sa recommandation avant que le Gouvernement eût déterminé et révélé sa politique, il y aurait, dans une certaine mesure, eu lieu de justifier l'action projetée par le Gouvernement. Au cours de l'été dernier, si l'amirauté, après avoir eu une entrevue avec les ministres canadiens, avait expédié au pays une dépêche ainsi conçue: "Dans les conditions présentes, vous devriez employer $35,000,000 à la construction de dreadnoughts"—le Gouvernement pourrait amplement justifier son projet devant cette Chambre.

D'un autre côté, je déclare qu'au mois de mai dernier, sept à huit semaines avant la visite du ministre de la Marine et des Pêcheries en Angleterre pour consulter l'amirauté, M. Churchill a appris dans les termes les plus clairs à toutes les possessions de l'empire ce qu'il attendait d'elles, et je me demande ce qui est survenu depuis pour modifier l'opinion de M. Churchill.

M. CROTHERS: Il me semble que c'est là une attitude étrange de la part de mon honorable ami. Veut-il faire croire à la Chambre, ou croit-il lui-même, que le gouvernement anglais dont M. Churchill est membre ait envoyé ici le 25 d'octobre un mémoire qui devait être soumis aux représentants du peuple canadien et qui était faux—c'est là la portée de son raisonnement—et qui avait pour objet de tromper la population canadienne pour satisfaire à des exigences politiques?

M. GUTHRIE: L'amirauté anglaise a transmis ce mémoire et a assumé la responsabilité de dire pourquoi on le demandait, et c'était pour avoir un exposé des besoins immédiats et futurs de l'amirauté anglaise. On ne s'en est pas rapporté à elle.

M. CROTHERS: Le mémoire est-il véridique ou non ?

M. GUTHRIE: Je soumets que le mémoire est rigoureusement véridique pour les fins pour lesquelles il a été donné.

M. CROTHERS: S'il est véridique, ne laisse-t-il pas entendre que le meilleur

moyen d'assurer la sécurité des possessions d'outre-mer c'est de maintenir la prépondérance maritime en général, ce qui veut dire renforcer la marine royale?

M. GUTHRIE: Je n'interprète pas ainsi ce qu'il laisse entendre. Voici mon avis concernant le mémoire de l'amirauté: Si vous nous demandez quels sont nos besoins immédiats et futurs, nous vous rapporterons ce que disait M. Churchill au printemps, lorsqu'il apprenait aux possessions autonomes ce qu'elles devaient faire. Je demanderai au ministre ce qui a changé l'attitude de M. Churchill depuis le mois de mai jusqu'à l'arrivée des ministres canadiens à Londres.

M. CROTHERS: Je répondrai volontiers à cette question. Le mémoire soumis à la Chambre—le document qui sert de guide au Gouvernement—est un document officiel signé par le gouvernement de la Grande-Bretagne. J'accepte ce document officiel de préférence à tout ce qui s'est dit auparavant n'importe où, et je crois que lorsque le gouvernement anglais l'a signé, il désirait que nous l'acceptions comme une déclaration officielle.

M. LEMIEUX: Puis-je demander au ministre du Travail s'il a accepté comme officielle la convention rédigée et signée par l'amirauté anglaise et par l'Australie et le Canada, en 1911 ?

M. CROTHERS: Bien que cela sorte un peu du sujet, je m'efforcerai de répondre à cette question. Si je suis bien renseigné—je me fie à ma mémoire—le compte rendu de la conférence de 1909 laissait entendre à nos représentants que le meilleur moyen de contribuer à accroître les forces navales de l'empire était de faire quelque chose pour la marine royale. Nos représentants ont refusé de suivre ce conseil, et c'est alors que l'amirauté anglaise a déclaré que, dans ce cas-là, la meilleure chose à faire était de construire une escadre complète. Nos représentants ont refusé de faire même cela, et alors l'amirauté a dit: Et bien, quelle somme voulez-vous dépenser? Et lorsqu'elle a appris quelle était la somme, elle a dit: "Si c'est là tout ce que vous dépenserez, voici le meilleur moyen d'employer la somme". Par conséquent, la convention dont parle le représentant de Rouville dépendait de l'attitude prise par les représentants du Canada.

M. GUTHRIE: Cet incident, il va sans dire, m'a entraîné loin de mon sujet. Nous avons le discours de M. Churchill prononcé le 15 mai et rapporté par les journaux anglais, discours qui est si clair que n'importe qui peut le comprendre. Il est impossible de se tromper au sujet de ce que M. Churchill a voulu dire. Dans l'intervalle, en juillet et en août—surtout en juillet—dans la Chambre des communes d'Angleterre pendant qu'un ministre canadien était dans la tribune, le premier ministre a déclaré: "Ni maintenant, ni jamais la Grande-Bretagne n'a eu une supériorité aussi écrasante sur toute coalition qui pourrait raisonnablement l'attaquer". Un ministre canadien a entendu cette déclaration. Prenant ensuite la parole, Bonar Law a dit qu'il ne savait pas que l'Angleterre eût jamais été en danger, ou autre chose ayant le même sens.

M. PELLETIER: Jamais.

M. GUTHRIE: Je puis rapporter ses paroles.

M. PELLETIER: J'étais présent.

M. GUTHRIE: J'ai ses paroles et je les citerai. C'est ce qu'il a dit et j'imagine que le ministre des Postes l'a entendu.

M. PELLETIER: J'ai entendu tout ce qu'il a dit.

M. GUTHRIE (lisant):

Je suis bien convaincu que si notre pays croyait vraiment à l'existence du péril, il ne reculerait devant aucun sacrifice possible que lui demanderait le gouvernement.

C'est l'attitude que nous prenons en cette Chambre.

Mais en dépit de tout ce qu'on a dit, le pays, la Chambre des communes, aucun d'entre nous, croit-il réellement qu'il y a bel et bien péril en la demeure? J'avoue que j'ai moi-même la plus grande difficulté à le croire.

Il continue et déclare que jamais l'Angleterre n'a été en plus grand péril.

Un hon. DEPUTE: Lisez cette partie.

M. GUTHRIE: Je n'en ai pas le texte, mais je reconnais qu'il l'a dit. Mais la réponse à cela c'est que l'Angleterre depuis des siècles n'est pas en péril, et dès lors, affirmer qu'elle n'a jamais été en plus grand péril ne veut rien dire.

Un hon. DEPUTE: Non.

M. GUTHRIE: Dites-moi quand la Grande-Bretagne s'est trouvée en péril au cours du siècle dernier?

Un hon. DEPUTE: Elle est constamment en péril.

M. GUTHRIE: C'est là une affirmation très générale. Du moins telle était la condition des choses, et Bonar Law était dans le temps le leader ou le quasi-leader du parti conservateur. La déclaration de M. Asquith est rassurante, et elle est catégorique, précise. Les discours prononcés par M. Churchill le même jour, et deux jours après, étaient rassurants et catégoriques quant à la suprématie et à la sécurité de la Grande-Bretagne.

Il est remarquable que pendant que les conférences se poursuivaient, le premier ministre prit la parole à plusieurs reprises, insistant toujours sur ce que nous ne pouvions avoir un programme naval permanent à moins d'être représentés dans les conseils de l'empire. Qui avait bien pu lui mettre cette idée dans la tête? Pourquoi élevait-il cette barrière sur son propre chemin?

M. PELLETIER: Cette déclaration du premier ministre a été vivement acclamée, non seulement dans les journaux anglais, mais partout.

M. GUTHRIE: Je le sais. Mais ils ont eu d'autres conférences à Londres; ils connaissent l'attitude prise par M. Churchill; ils savaient ce qui s'était passé à la chambre des communes d'Angleterre pendant qu'ils étaient eux-mêmes dans les tribunes; et après leur retour au Canada, ils formulèrent à tête reposée un programme vers le 15 octobre dernier; et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) remit son portefeuille. Il est certain que dès lors il savait quel était leur programme et il est tout aussi certain qu'il l'a rejeté. A ce moment on n'avait pas encore reçu la note de l'amirauté. A la date du 25 octobre, une dépêche fut rédigée par l'amirauté, en réponse à la demande que lui en avait faite le premier ministre du Dominion désireux de se renseigner sur les besoins immédiats et prochains de la défense navale de l'empire. Où est la lettre qui transmettait cette demande? Le programme avait été adopté et formulé le 15 octobre, et l'amirauté ne fut pas invitée à transmettre sa dépêche avant le 25 octobre, autant que les documents le font voir. J'ai entendu dire que le ministre du Commerce avait dans l'intervalle visité l'Angleterre en grande hâte. A mon avis, on devrait nous communiquer le texte de cette demande, ou si elle a été faite de vive voix, on devrait nous dire quand elle a été faite. Si elle a été faite de vive voix en octobre dernier, le Gouvernement avait décidé quelle ligne de conduite il suivrait, avant même de recevoir une réponse à sa question. Ce raisonnement n'est-il pas logique? Ma conclusion (et je pense que c'est la seule raisonnable, si l'on met de côté tout parti pris), c'est que la ligne de conduite tracée par M. Churchill dans sa déclaration du 15 mai dernier, ligne de conduite nette, étudiée, calculée, fut modifiée pour une certaine raison, et cette raison c'est la demande à lui faite par les ministres canadiens à Londres. Elle eut l'effet de circonscrire son action et le mit hors d'état d'exécuter son programme, lequel n'était pas à la convenance du premier ministre du Canada et de ses collègues.

Leurs engagements envers le parti nationaliste les ont empêchés de favoriser une marine canadienne, et il ne leur est plus resté qu'à donner ou des vaisseaux ou de l'argent. Ce qui fait qu'ils ont dit à l'amirauté: donnez-nous un mémoire de vos besoins présents et probables. Le ministre du Travail me demande si je crois que ce mémoire est vrai. Je crois qu'il est absolument vrai; mais, à mesure que les renseignements m'arrivent, je me convaincs de plus en plus que dans tout cela il n'y a pas un mot qui justifie la dépense des 35 millions de la marine proposée.

M. EDWARDS: C'est ici probablement l'occasion pour l'honorable député d'expliquer les paroles qui suivent de son discours sur cette question:

Mon idée est que deux dreadnoughts pourraient être offerts à la Grande-Bretagne et être construits en Angleterre; que, d'autre part, au Canada on devrait procéder à la formation de nos deux escadres, permettant par là à l'amirauté de concentrer ses forces sur le théâtre probable de la future guerre.

M. GUTHRIE: Je regrette infiniment que mon idée ait été accueillie avec aussi peu de courtoisie tant par les membres de l'opposition que par ceux de la droite. Je l'avais pourtant énoncée avec tout le sérieux que l'on peut y mettre. Ce que j'ai dit, c'est que, si l'on croyait à une nécessité pressante, à un péril, à une crise—ce à quoi je n'ai jamais cru—nous pourrions trouver une base commune d'entente pour la solution de cette affaire, et, puisque deux escadres comportent nécessairement deux dreadnoughts, peut-être pourrions-nous en accélérer la construction en Angleterre; mais que, pour le reste du programme, nous devrions voir à l'exécution au Canada. Pour moi, mon idée était de poursuivre au Canada la réalisation de ce programme. J'ai pensé dans tous les cas avoir formulé une base assez raisonnable d'entente.

M. PELLETIER: L'honorable député de Rouville assure que ce n'est pas là une question que l'on doive régler par un compromis.

M. GUTHRIE: Cela pourrait avoir été son opinion.

M. LEMIEUX: J'ai dit cela en réponse à la proposition de mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (M. McLean).

M. GUTHRIE: Pourquoi ne pas donner suite à l'idée d'une marine de guerre canadienne? Si, en procédant à la formation de cette marine, vous vous apercevez que vous ne pouvez construire ici vos dreadnoughts, si vous persistez à croire qu'il y a péril, commandez-les en Angleterre, mais procédez à la formation d'une marine de guerre canadienne comme le veut la loi du service naval.

M. EDWARDS: Non seulement l'honorable député a-t-il suggéré la construction en Angleterre de deux dreadnoughts, mais de plus la formation de nos deux escadres.

M. GUTHRIE: Je crois en effet que c'est cela.

M. EDWARDS: Est-ce que ces deux dreadnoughts construits en Angleterre ne feraient pas partie de la flotte?

M. GUTHRIE: Oh! oui, ils en feraient partie. Peut-être ne me suis-je pas bien exprimé. J'ai dit: Réduisez de trois à deux le nombre des dreadnoughts, puisqu'il en faut nécessairement deux à deux escadres.

M. EDWARDS: Mon honorable ami voudra bien m'excuser, mais je prends ses paroles telles que je les trouve dans son propre discours.

M. GUTHRIE: L'honorable député veut-il bien me dire où il prend ce qu'il se prépare à lire? Ce doit être dans quelque brochure électorale.

M. EDWARDS: Non, mais dans le propre discours qu'a fait devant la Chambre l'honorable député. Voici comment il s'est exprimé:

Je crois qu'en substance, sinon dans la forme, nous serions assez prêts de nous entendre. Vous voulez offrir, à la Grande-Bretagne de l'argent pour la construction en Angleterre de trois dreadnoughts. D'autre part, nous proposons de donner plus d'extension à la loi du service naval canadien, en établissant deux escadres, devant nécessairement avoir en tête un dreadnought chacune. Y a-t-il donc là entre nous une bien grande différence, si ce n'est dans la forme?

M. GUTHRIE: Attendez. Vous en avez passé une partie. Vous avez laissé une colonne.

M. EDWARDS (continuant à lire):

Mon idée est que deux dreadnoughts pourraient être offerts à la Grande-Bretagne et être construits en Angleterre; que, d'autre part, au Canada, on devrait procéder à la formation de nos deux escadres, permettant par là à l'amirauté de concentrer ses forces sur le théâtre probable de la future guerre.

M. GUTHRIE: Y a-t-il quelque inconvénient à me dire quel papier l'honorable député lit dans le moment?

M. EDWARDS: C'est tiré d'un discours que j'ai fait à la Chambre, dans lequel j'ai cité les remarques de mon honorable ami.

M. GUTHRIE: Ainsi, vous citez votre propre discours, mais je ne chicanerai pas là-dessus. Ce que j'ai entendu dire, c'est que les deux principaux navires, un pour chaque escadre, pourraient, comme base d'un compromis, être construits en Angleterre, pour accélérer les choses. En égard à ce qui s'est passé depuis que j'ai pris la parole le 14 janvier dernier, j'inclinerais à mettre en doute la sincérité du Gouvernement. Je crois que le Gouvernement commence à s'apercevoir que ce projet de dépenser 35 millions a été inspiré par une situation forcée et anormale qu'il a lui-même grandement aidé à susciter, et maintenant il insiste pour aller jusqu'au bout, bien qu'il n'existe pas un réel besoin de faire cette dépense. De pareilles méthodes ne sont pas d'un homme d'Etat. Toute l'affaire me paraît avoir eu pour origine cette entente inique avec les nationalistes.

M. CROTHERS: Y compris le mémoire.

M. GUTHRIE: C'est une suite de l'alliance conclue entre nationalistes et conservateurs. C'est là la raison pour laquelle il n'y a pas eu une marine canadienne. C'est là la raison pour laquelle le premier ministre du Canada, d'abord poussé par sir Richard McBride à se rendre en Angleterre, y a été dès son arrivée circonvenu de telle sorte qu'il n'a pu offrir autre chose que des vaisseaux ou de l'argent. C'est ainsi que le programme a été préparé et que la politique a été décidée. Il n'y a plus aujourd'hui l'ombre d'une excuse à la dépense de cet argent. Dans une brochure fort intéressante intitulée "La presse anglaise sur le bill naval et sur le besoin d'aide navale", vous verrez que les journaux de l'Angleterre ne parlent guère d'un tel besoin, mais vous trouverez de nombreux articles laudatifs à l'adresse du premier ministre du Canada et du peuple canadien pour sa grande générosité. Pourquoi n'y retrouve-t-on pas les articles de la "Nation", du "Chronicle", du "Daily News" ou de l'"Illustrated London News"? Le numéro de Noël du "London Illustrated News" reproduisait une splendide photographie de notre digne premier ministre. Voici, disait-on, le portrait du très honorable M. Borden, dont le magnifique cadeau de 7 millions de livres sterlings a causé tant de remue-ménage parmi les constructeurs de navires de la Grande-Bretagne et qui promet pour l'année prochaine tant d'ouvrage aux chantiers de construction navale d'Angleterre.

Si jamais il a pu être question d'une crise, d'un besoin, d'un danger ou d'une nécessité, on admettra avec moi que depuis deux ou trois mois les choses ont bien changé. A peine reste-t-il un nuage à l'horizon. Si nous lisons les journaux anglais, les déclarations des hommes d'Etat d'Angleterre et les journaux qui, en Allemagne, font autorité, personne dans cette Chambre ne me contredira si je dis que la Grande-Bretagne et l'Allemagne s'entendent aujourd'hui mieux qu'elles ne l'ont jamais fait. Je crois même qu'il existe entre les deux pays presque une entente, et que, tout prochainement, cette entente prendra la forme d'un accord formel, par où les forces navales de la Grande-Bretagne garderont sur celles de l'Allemagne une supériorité des six dixièmes; et c'est à quoi ont visé l'amirauté et le gouvernement anglais. Si ma supposition est fondée, pourquoi dépenser ces 35 millions pour des dread-

noughts en Angleterre? Il n'existe aucune cause d'alarme, pourquoi ne pas prendre notre temps et faire ce que tôt ou tard il faudra faire, ainsi que chacun le reconnaît ? Mon très honorable ami le premier ministre a fait plusieurs déclarations sur le temps qu'il faudrait pour construire une marine canadienne. En 1910 il a dit, je crois, cinq ou six ans; plus tard, ç'a été dix ans; tandis qu'aujourd'hui il assure qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans. Or, les grands constructeurs d'Angleterre nous donneraient ce renseignement d'ici à quelques heures si nous le demandions par câble. Supposé que nous ne puissions de dix ou quinze ans bâtir un dreadnought au Canada,—et c'est là, je pense, un temps assez long pour qui que ce soit—est-ce là une raison pour ne pas commencer maintenant? Pourquoi attendre un état de choses moins propice et qui rende l'affaire urgente? Dans le discours qu'il a prononcé devant cette Chambre, le ministre du Travail et de l'Industrie (M. Foster) a dit qu'il fallait un commencement, et les commencements sont toujours médiocres. Pour commencer, nous ferons nécessairement peu de chose, mais pourquoi ne pas commencer? Croyez-vous qu'en attendant l'empire soit mis en péril? Pour moi, je ne puis le croire. L'amendement demande que l'argent soit dépensé selon les dispositions de la loi du service naval canadien, et il a été dit que la construction de deux escadres pourrait en définitive nous coûter 150 millions, comme l'a calculé, je crois, le premier ministre. Il y a quelque part une épouvantable exagération.

M. CARVELL: Cela se répartirait sur une durée de dix ans.

M. GUTHRIE: Ces chiffres me paraissent avoir été arrangés par quelqu'un qui a fait de son mieux, pour faire ressortir la dépense. Ce n'est pas le premier ministre qui s'est procuré ces chiffres; ils lui ont été mis dans les mains et il s'en est servi.

M. HAZEN: Le calcul a été fait par l'amirauté.

M. GUTHRIE: Pour ma part, je ne saurais ajouter foi aux chiffres que l'on a récemment présentés à la Chambre et que l'on a dit venir de l'amirauté.

M. CROTHERS: Mon honorable ami suppose-t-il que cela s'étend sur une durée de dix années?

M. PELLETIER: L'entretien seulement couvre dix années.

M. GUTHRIE: C'est une somme joliment ronde. Bien que je ne l'accepte point comme définitive, si c'est pour dix années, je ne m'y opposerais pas. Mais je ne crois pas que cela doive coûter autant.

M. HAZEN: En Australie, il faudra plus de 20 millions pendant vingt ans.

M. GUTHRIE: A cause de notre position géographique, il ne nous est pas nécessaire de faire d'aussi fortes dépenses que l'Australie, pour protéger nos ports, nos cités côtières, nos routes de commerce, et autres choses analogues. Nous devrions dépenser notre argent d'après le même principe, mais nos besoins ne sont pas aussi grands que ceux de l'Australie, qui est isolée, en comparaison du Canada. Je partage l'opinion de ceux qui disent que sur nos côtes de l'est il est très problématique qu'il nous vienne un danger de ce côté. Le danger, s'il doit venir, se produira sur notre côte de l'Ouest, et, à mon avis, ce danger est très éloigné.

M. PELLETIER: Alors pourquoi mettre une flotte sur la côte de l'Ouest, s'il n'y a pas de danger?

M. GUTHRIE: Pour la dignité du pays, parce que nos deux côtes sont séparées par une vaste étendue de pays, sans moyens de faire passer les navires d'une côte à l'autre. Je penserais que deux flottes ne seraient pas hors de proportion.

M. PELLETIER: Cela paraîtrait bien.

M. GUTHRIE: Je ne dépenserais pas d'argent seulement pour l'apparence. C'est la présente proposition du Gouvernement et je ne l'admets pas. La proposition du Gouvernement est plutôt de la nature d'un spectacle que quoi que ce soit. La menace contre le Canada serait sur la côte ouest. Il pourrait y avoir des difficultés sur la côte est à une époque future. Si j'avais à décider la chose, je pense qu'il vaudrait mieux nous protéger d'abord à l'ouest, et ensuite à l'est.

Pourquoi ne pas mettre ce problème à l'étude quelque jour, et pourquoi ce jour ne serait-il pas aujourd'hui? Pourquoi payer $35,000,000, quand ce n'est pas nécessaire et ensuite un bon jour à l'avenir commencer de nouveau et dépenser beaucoup plus au Canada? Le Gouvernement a virtuellement renoncé à la politique d'une marine canadienne. J'ai omis d'appuyer sur un point qui devrait être porté à l'attention de la Chambre et c'est que l'article 2 pourvoit à une dépense de $35,000,000, et l'article suivant stipule que cet argent doit être dépensé pour la construction des plus gros navires cuirassés. Les membres du cabinet qui sont allés en Angleterre l'an dernier doivent savoir que lord Selborne, parlant dans la chambre des lords, a formellement prié le gouvernement d'ajouter huit nouveaux dreadnoughts à son programme. M. Churchill n'en a alloué que quatre, et il est possible que le ministre de la Marine se trouvât dans la galerie lorsque M. Churchill a donné pour raison que s'ils les construisaient ils ne pourraient fournir des équi-

pages. Il a dit que la difficulté serait de trouver des officiers et des hommes pour les monter sans les tirer des autres navires. M. Churchill a fait cette déclaration dans la chambre des communes le 23 juillet et en face de cela, si nous donnons à la Grande-Bretagne trois navires sans équipages, nous la plaçons dans la fâcheuse position que M. Churchill voudrait éviter. M. Churchill a distinctement affirmé à la chambre des communes dans sa déclaration du 23 juillet, que la difficulté serait de fournir des équipages et des officiers à ces navires sans mettre au rebut d'autres navires d'aillleurs parfaitement bons. La position quant aux hommes s'est-elle améliorée? Je ne le crois pas. M. Hurd, dans son "Command of the Sea" écrit au point de vue d'un impérialiste, à tous crins, dont la seule idée est l'établissement d'une magnifique marine impériale. Il dit, à plusieurs reprises, que ce que veut l'Angleterre ce n'est pas tant des navires que des hommes.

M. FOSTER (King) (I. P.-E.): Puis-je poser une question qui se rattache au point que mon honorable ami discute? Supposons qu'il soit possible de construire en six ou sept ans les deux escadres que propose son parti; et supposons que leur politique de recrutement ne réussisse pas mieux alors qu'elle a réussi depuis deux ou trois ans, où trouveriez vous les hommes pour les équipages des deux escadres!

M. GUTHRIE: C'est une question pertinente. J'admets que sur ce continent il y a quelque difficulté à cet égard, mais je ne crois pas qu'il serait juste de juger de l'avenir à la lumière de ce qui a eu lieu dans les deux ou trois dernières années. Dans le comté que je représente, il y a un corps qui est connu sous le nom "The Army and Navy Veterans". J'ai tenu quelques assemblées durant la vacance de Noël et quelques-uns de ces vétérans étaient en faveur de la politique du Gouvernement. Mais, chose étrange, tous admettaient que le Canada serait un terrain de premier ordre pour le recrutement des hommes. Ils ne croyaient pas que la proposition de l'opposition en faveur d'une marine canadienne fût le meilleur moyen de résoudre la question. Ils préféraient la proposition du Gouvernement. Un homme a parlé de l'énorme réserve navale que nous pourrions maintenir sur les Grands lacs. Il a dit connaître des vingtaines d'hommes qui serviraient s'ils en avaient l'occasion. Il ne savait pas que nous avions sur nos côtes maritimes et fluviales une énorme population de marins, mais il était d'avis que nous aurions un excellent terrain de recrutement au Canada. Je crois que nous serons obligés d'offrir à nos hommes une solde plus élevée que celle qu'ils reçoivent dans la marine britannique. Les Etats-Unis peuvent recruter leurs hommes et les conditions chez eux ne diffèrent guère des nôtres.

M. FOSTER: Quel stimulant offririons-nous?

M. GUTHRIE: Dans les Etats-Unis, le stimulant est la solde et la chance d'apprendre quelque métier pendant le temps de service. J'ai reçu, dans les premiers jours de ce débat, une lettre d'un gentleman de Niagara-Falls, disant qu'il avait rencontré un officier recruteur des Etats-Unis, à Buffalo, quelques jours auparavant, et que cet officier lui avait dit qu'il y avait un grand nombre de Canadiens dans la marine américaine, et que sur un certain navire un homme sur cinq était un Canadien. Les hommes ont la chance d'apprendre le génie, la plomberie, l'installation du gaz, ou quelque autre métier utile avec lequel ils peuvent gagner des salaires élevés en quittant le service. Je suppose qu'il faudra faire quelque chose d'analogue au Canada. Je sais que les méthodes adoptées par la presse conservatrice depuis quatre ou cinq ans n'encourageaient pas beaucoup le recrutement des cadets pour la marine canadienne. Dans chaque journal conservateur, je parle en termes généraux, il était déclaré que ce n'était qu'une marine de fer-blanc, qu'elle ne valait rien et ne vaudrait jamais rien. Elle a été si complètement condamnée par le premier ministre que le service de la marine a reçu un mauvais coup et qu'il était difficile dans ces circonstances d'induire des hommes à entrer en service.

Le premier ministre dit que sa politique était devant le peuple avant les dernières élections, mais son manifeste de Halifax, disait seulement que la marine canadienne ne valait rien, et que si un bon jour elle avait des difficultés, elle causerait une perte énorme d'argent et de vies. Dans ces circonstances, vous ne pouvez espérer que les jeunes gens entreront dans la carrière navale. Y a-t-il quelque raison de ne pas commencer la construction navale? Toutes les nations civilisées du monde ont maintenant commencé cette sorte d'ouvrage. La Grande-Bretagne ouvre la marche et l'Allemagne qui, il y a quatorze ou quinze ans, n'avait que quatre misérables navires, occupe aujourd'hui le deuxième rang. Les Etats-Unis peuvent raisonnablement être placés au troisième. Nous avons entendu parler de ce que les Etats-Unis pouvaient faire en constructions navales, non seulement pour eux-mêmes, mais pour les autres pays. Le Japon, la France, l'Espagne, le Portugal, l'Autreriche, l'Italie, tous semblent capable de construire leurs navires. Avec notre intelligence, notre éducation et notre habileté nationale, quelqu'un peut-il dire pour quelle raison nous ne nous met-

trions pas à l'œuvre, et pourquoi nous ne réussirions pas, après que nous aurons commencé? Nous avons dans la Nouvelle-Ecosse de grands outillages qui n'attendent que des commandes pour construire de gros cuirassés; nous avons l'habileté mécanique nécessaire; nous pouvons nous procurer les machines et toutes les matières premières nécessaires. Je n'ai jamais entendu aucun honorable membre de la droite offrir même une réponse favorable pour démontrer que nous ne devions pas nous mettre à l'œuvre. Ces $35,000,000 nous y aideraient beaucoup. Je crois que $8,000,000 ou $10,000,000 serait un bon commencement, et dans sept ou huit ans vous trouverez que nos serions capable de livrer des cuirassés de premier ordre. Une fois établie, cette industrie deviendrait une des plus considérables du pays, même si nous ne devions construire en définitive que tous nos navires de commerce. Les journaux anglais ont dit que sur les $35,000,000 que nous proposons de donner, $25,000,000 en chiffres ronds, passeraient pour les gages ; de $3,000,000 à $3,500,000 représenteraient le profit et le reste représenterait la matière première. $25,000,000 en gages suffiraient pour établir un ou deux centres d'industrie très importants dans ce pays. A tout événement, le chef gages est la dépense principale dans toute l'affaire. Ce montant de gages établirait un ou deux centres d'industrie dans ce pays, et une industrie de constructions maritimes est une de celles dont nous avons grandement besoin.

M. EDWARDS: Si mon honorable ami est en faveur de la construction de deux escadres, commencerait-il à les construire entièrement au Canada, ou bien ferait-il construire les dreadnoughts en Angleterre et les plus petits navires dans ce pays?

M. GUTHRIE: Je ne suis pas assez bien renseigné sur cette question de la construction de navires, pour dire par quel bout je commencerais, mais je verrais à ce qu'on commençât, et nous ferions ici tout ce qu'il nous serait possible de faire. Je ne crois pas que la situation soit une de celles pour laquelle le temps soit essentiel.

M. EDWARDS: Alors pourquoi introduire le mot "rapide" dans l'amendement à l'article 2 ?

M. GUTHRIE: Je crois que la signification de ce mot dans l'amendement veut dire que nous devrions nous mettre à l'œuvre dès maintenant. Donnez-nous une chance et nous commencerons dans l'Est et dans l'Ouest.

M. STEVENS: Mon honorable ami commencerait-il par la construction de la caractéristique essentielle, savoir la construction des croiseurs, ou bien commencerait-il par les "destroyers"?

M. GUTHRIE: Je ne sais pas ce que mon honorable ami veut dire par "caractéristique essentielle". J'accepte l'opinion de lord Charles Beresford que les dreadnoughts sont la moindre caractéristique essentielle. Mais nous, de notre côté de la Chambre, nous nous mettrions immédiatement en rapport avec ceux qui connaissent cela et nous commencerions si nous en avions la haute main.

M. EDWARDS: Mon honorable ami a dit le 14 janvier:

Je proposerais donc de donner à la Grande-Bretagne deux dreadnoughts qui seraient construits en Angleterre.

Mon honorable ami a-t-il changé d'avis sur le don de deux dreadnoughts et leur construction en Angleterre? Je présume qu'il pensait qu'ils seraient construits plus rapidement là-bas qu'ici.

M GUTHRIE: C'est une partie de ma proposition de faire un compromis pour cela. Si ma proposition avait été acceptée nous aurions pu en arriver là.

J'avais l'intention de dire que si les honorables députés ministériels croyaient qu'il était nécessaire de se hâter, j'accepterais volontiers d'effectuer un compromis sur cette base.

M. EDWARDS: Avez-vous abandonné cette position?

M. GUTHRIE: Je n'ai jamais eu l'idée qu'il y avait un besoin pressant et de jour en jour, de semaine en semaine, j'en suis arrivé à comprendre que c'était une absurdité absolue de parler d'un besoin urgent ou d'une menace.

M. BOYCE: A propos du développement de l'industrie des constructions maritimes, mon honorable ami a dit que si son parti était au pouvoir il prendrait des mesures pour établir immédiatement des chantiers maritimes où seraient construits ces navires. Quelles mesures a prises à ce sujet son parti quand il était au pouvoir après l'adoption de la loi navale de 1910?

M. GUTHRIE: Je ne veux pas faire de digression sur toutes ces questions, à moins que nos honorables adversaires veuillent que je perde du temps.

M. BOYCE: Vous n'avez rien fait.

M. GUTHRIE: Dire cela ne serait pas exact.

M. BOYCE: Je voudrais savoir si le parti de mon honorable ami a fait quelque chose quand il était au pouvoir?

M. GUTHRIE: Oui, il a fait les premières démarches pour accorder l'entreprise et quand le Gouvernement actuel est arrivé au porvoir il a tout rejeté.

Après l'adoptiton de la loi du service naval, le Gouvernement précédent a demandé des soumissions pour la construction de dix navires croiseurs et des contre-torpilleurs. La Chambre fut dissoute vers le milieu de juillet et le Gouvernement crut qu'en présence d'une dissolution et des élections prochaines, ce qu'il avait de mieux à faire était de suspendre l'octroi de ces entreprises pour savoir si oui ou non il serait appuyé par les électeurs.

M. EDWARDS: Combien a-t-on reçu de soumissions?

M. GUTHRIE: Quatre ou cinq et les plus grands constructeurs de navires d'Angleterre ont soumissionné. Il y a eu une soumission faite par une maison canadienne qui représentait John Brown, de la Clyde, un des plus importants et des plus puissants constructeurs de la Grande-Bretagne.

La nouvelle administration, pour des raisons qu'elle connaît mieux elle-même, que nous n'avons pas éclaircies et que nous ne pourrions jamais éclaircir, a trouvé, en prenant la direction des affaires, qu'un jour avant l'élection un fonctionnaire du service naval, sans avoir reçu d'instructions ni d'autorisation de personne, avait préparé, on ne sait pourquoi, un rapport particulier condamnant le programme de l'administration précédente. Je crois que ce rapport était un document fabriqué pour satisfaire les intentions de la nouvelle administration.

M. PELLETIER: Fabriqué par qui?

M. GUTHRIE: Je ne l'ai pas dit. J'imagine que mon honorable ami serait mieux placé que moi pour le savoir.

M. PELLETIER: Il n'aurait pas pu être fabriqué par le Gouvernement actuel puisqu'il a été préparé le 20 septembre, le jour avant les élections.

M. GUTHRIE: Nous ne sommes pas si simples, monsieur le président. Quand la nouvelle administration était embarrassée pour formuler un programme naval, quand elle voulait se débarrasser de ces contrats, quand le groupe jingo voulait faire la paix avec le groupe nationaliste, on a cherché une excuse pour rejeter ces contrats et on en a trouvé une.

M. EDWARDS: Où le Gouvernement précédent se proposait-il de construire les navires?

M. GUTHRIE: J'ignore à quel endroit. Dans tous les cas, je demeure si loin dans l'intérieur que je n'aurais pas eu connaissance de ces faits s'ils n'étaient pas devenus publics.

M. EDWARDS: La raison probable qui a fait que les soumissions n'ont pas été acceptées ni les contrats signés par le gouvernement précédent, c'est que l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), avait promis l'établissement des chantiers à un endroit, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) à un autre endroit, l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) à un autre, l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) à un autre et le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) à un autre endroit. Ces soumissions étaient toutes tenues en suspens par les membres de l'opposition actuelle pour assurer leur élection le 21 septembre.

M. CARVELL: Jamais je n'ai fait allusion à ces contrats durant les élections. Je n'ai jamais promis que ces navires seraient construits à une certaine place. Je ne savais pas quelle était l'intention du Gouvernement et mon honorable ami n'a pas l'ombre d'un motif pour mêler mon nom à cette affaire. Je le mets au défi de jamais dire où j'ai fait une déclaration de ce genre.

M. EDWARDS: N'a-t-il pas laissé entendre qu'ils seraient contruits au Nouveau-Brunswick?

M. CARVELL: Je n'ai jamais parlé de cela dans une élection.

M. GUTHRIE: Cela règle la question. Je ne sais pas moi-même où on se proposait d'établir les chantiers; je sais que ce n'était pas dans ma circonscription bien que nous voudrions en voir s'installer chez nous.

Je répondrai à une autre question qui m'a été posée il y a quelques minutes et je pense que c'est une idée que le comité devrait examiner sérieusement. Les honorables députés ministériels s'imaginent que cette proposition est soutenue par la majorité de l'opinion publique au Canada. J'ai parcouru la province d'Ontario plus que quelques-uns de mes collègues et je diffère avec eux sur ce point.

Un honorable DEPUTE: Vous ne paraissez pas à votre aise dans l'Ontario.

M. GUTHRIE: Je ne voudrais m'aventurer à faire une prophétie à propos d'Ontario, mais je crois que c'est une question sur laquelle le peuple devrait se prononcer. La différence entre nous paraît bien nette, depuis que nous sommes d'accord sur le montant, il s'agit seulement de répondre à l'une de ces deux questions: Voulez-vous envoyer l'argent en Angleterre ou voulez-vous établir une marine canadienne.

M. EDWARDS: Mon honorable ami ne pensait pas ainsi en novembre 1911 quand on suggéra ici que le peuple devrait être

consulté au sujet de la réciprocité. Mon honorable ami s'y opposa, ainsi qu'à toute consultation du peuple sur le bill naval. Il déclara le 8 mars 1911:

Et dernièrement quand le projet d'une loi navale nous était soumis, on nous disait également que nous devions attendre d'avoir un mandat du peuple avant de le présenter au Parlement. Mais si on devait faire appel au peuple dans tous ces cas, nous aurions une succession d'élections générales sans avoir le temps de discuter les affaires du pays.

M. GUTHRIE: Ces paroles avaient certainement échappé à mon souvenir, mais cela ne change pas mon opinion le moins du monde. Voici mon attitude: le premier devoir d'un législateur est de pourvoir à la défense de son pays, et son second devoir est de procurer des subsides à Sa Majesté. Nous n'avons pas consulté le peuple du Canada quand nous avons créé une milice, et nous n'avons pas besoin de mandat du peuple pour protéger nos côtes. Mais c'est tout autre chose quand il s'agit de lancer le Canada dans ce qu'on pourrait appeler les embrouillements de la politique européenne. Tant que la question se confine dans nos propres frontières, nous avons le droit, sans mandat particulier, nous, les représentants du peuple, de prévoir à la formation de notre milice ou des forces navales qui nous sont nécessaires. Je suis d'accord sur les principes généraux que s'il s'agit d'une grande modification dans les méthodes précédemment adoptées, il est bon de consulter le peuple, mais pas sur la question de la loi du service naval. Je crois que le ministre de la Milice et de la Défense a parlé sur cette question.

M. HUGHES (Victoria): J'aimerais que l'honorable député de Wellington-sud cite quelques-unes de mes paroles à ce propos. J'ai fait un discours sur la politique navale que j'ai répété souvent pour dire qu'il ne devrait y avoir qu'une seule marine impériale.

M. GUTHRIE: L'honorable ministre a dit que, d'après son opinion, la question ne devait pas être soumise au peuple. J'en ai parlé ici, lors du débat sur l'adresse en novembre 1911. Mais que ce soit ou non l'opinion du ministre, c'est la mienne. Je tire une ligne bien nette entre le fait de s'embarquer dans une contribution systématique ou une seule contribution pour venir en aide à la marine impériale, et la construction d'une marine purement canadienne. Quel mandat ai-je reçu de mes électeurs pour prendre $35,000,000 dans le trésor du Canada en vue de les envoyer en Angleterre? Je ne crois pas avoir ce mandat, je ne crois pas qu'un seul député de la Chambre en possède un.

M. RHODES: Quel mandat avait la Chambre pour envoyer de l'argent à San-Francisco ou pour soulager d'autres souffrances?

M. GUTHRIE: Je crois qu'il s'agit d'une souscription charitable. Je ne crois pas que nous ayons le droit d'envoyer une somme énorme.

M. RHODES: L'honorable député ne soutiendra pas que la différence dans le moment fait une différence dans le principe.

M. GUTHRIE: Je crois que le Gouvernement aurait le pouvoir de venir en aide à la veuve du capitaine Scott. Mais c'est une chose différente d'inaugurer une politique autre que celle que nous avons suivie jusqu'ici.

M. BOYCE: L'honorable député dit-il que si nous devions envoyer des troupes dans le cas d'une guerre européenne, il serait nécessaire de soumettre la chose au peuple ?

M. GUTHRIE: Dans la loi de la milice comme dans la loi navale, le Gouvernement du jour a ce pouvoir et si le Gouvernement du jour est soutenu par l'opinion publique, qui seule peut approuver ou punir, il est prudent de satisfaire ses désirs. Dans le cas actuel, si la proposition était laissée à la décision du peuple, elle serait soumise, suivant moi, au véritable tribunal.

J'ai lu ce soir avec intérêt, l'"Evening Journal". On m'a dit qu'un fonctionnaire du Gouvernement avait demandé au journal de publier une menace de clôture, mais qu'il avait déchiré l'article et l'avait jeté au panier en disant que la rédaction pouvait écrire ses propres éditoriaux. Le journal contient une menace de dissolution:

Les chefs libéraux semblent avoir décidé d'obtenir par la force une élection générale dans un délai prochain.

Le parti libéral n'a pas fait preuve d'une détermination de ce genre. Le parti libéral a essayé de discuter cette affaire et il n'y a pas eu de tentatives de notre part pour forcer à convoquer les électeurs et si la raison l'emporte dans les rangs du Gouvernement et si le premier ministre avait sa liberté et pouvait faire triompher ce qui est juste nous ne serions pas dans l'impasse où nous sommes aujourd'hui.

M. STEVENS: Si l'on n'a pas l'intention de forcer le Gouvernement à ordonner une élection sur cette question, pourquoi fait-on annoncer qu'un des principaux députés de l'opposition parlera demain soir, dans une grande assemblée électorale, et que l'on a publié à cet effet des affiches sur lesquelles il est dit en grosses lettres "Les élections générales bientôt"?

M. GUTHRIE: Je répondrai à cette question demain soir, car c'est moi qui doit prendre la parole dans cette assemblée.

M. STEVENS: Le nom de l'honorable député de Carleton (M. Carvell) est mentionné sur l'affiche.

M. CARVELL: Je n'en suis pas responsable.

M. GUTHRIE: Pour le moment, je réponds à une autre question qui m'a été faite concernant l'opportunité de soumettre ce projet au peuple et je donne l'opinion de journaux importants sur le sujet. Le "Journal" dit encore:

L'obstruction dans le Parlement est un signal.

Nous le nions, naturellement.

M. WILCOX: Ne faites-vous pas d'obstruction?

M. GUTHRIE: J'en appelle au règlement. L'honorable député d'Essex-nord a employé une expression qui n'est pas parlementaire et je lui demande de la retirer.

M. WILCOX: Je suis un nouveau venu dans cette Chambre, mais en voyant l'opposition obliger la Chambre à rester en séance jour et nuit, pendant une semaine, deux semaines et peut-être trois semaines, je me croyais en droit de supposer qu'une pareille attitude ne peut être qualifiée autrement que par le mot obstruction.

Le PRESIDENT: L'honorable député ne peut pas accuser un membre de cette Chambre de faire de l'obstruction, de propos délibéré.

M. WILCOX: Je n'ai pas dit de propos délibéré.

M. STEELE: L'article du "Journal" que cite l'honorable député dit que les chefs libéraux paraissent décider à forcer le Gouvernement à ordonner une élection générale bientôt. L'honorable député prétend-il que son attitude et celle de son parti ne sont pas de nature à le faire supposer?

M. GUTHRIE: Ce que je sais, c'est que c'est la peur qui pousse l'honorable député à penser ainsi. Voici la suite de l'article en question:

Une élection générale, faite dans de pareilles circonstances, se ferait sur une seule question: celle du don de trois dreadnoughts à la marine impériale.

Le parti conservateur ne pourrait rien demander de mieux. Il est incontestable que ce don a contribué à amener ce qui ressemble à une suspension des hostilités entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Après s'y être refusé pendant des années, l'Allemagne paraît laisser entendre qu'elle est disposée à en venir à un arrangement avec l'Angleterre, concernant la restriction de la construction navale, en concédant à l'Angleterre le droit de maintenir sa suprématie sur mer.

Ceci me paraît être un exposé fidèle de la situation. Les nations ont conclu une entente et concèdent la suprématie sur mer à l'Angleterre.

S'il y a jamais eu une raison pour motiver une dépense comme celle que propose l'article 2, cette raison n'existe plus.

M. GUTHRIE.

L'écrit en question donne l'opinion de personnages officiels en Allemagne et dans d'autres pays européens, pour appuyer sa prétention:

Le don du Canada a été le splendide couronnement du réveil du sentiment britannique, dans les possessions d'outre-mer. Il fait disparaître le danger de la plus sanglante guerre que le monde n'ait jamais vue. L'Allemagne ne pourra pas attaquer l'Empire britannique; la Grande-Bretagne ne commettra jamais d'injustice envers l'Allemagne. Les deux grands peuples pourront maintenant devenir amis. La paix du monde vient de recevoir une précieuse garantie. Si nous avons une élection maintenant, et si elle se fait sur cette question, nous nous trompons fort sur le sentiment des Canadiens, si le parti libéral n'est pas complètement balayé.

Ce n'est pas l'avis du parti libéral. S'il faut en croire les journaux conservateurs et les partisans du Gouvernement, ce dernier est si certain de remporter la victoire qu'il ne devrait pas hésiter. Alors, pourquoi retarde-t-il? Pourquoi ne dissout-t-il pas les Chambres? Pourquoi ne consulte-t-il pas le peuple et ne balaye-t-il pas l'opposition?

L'honorable député de Perth-nord sait bien pourquoi. Qu'il consulte les conservateurs de cette partie d'Ontario et qu'il leur demande ce qu'ils pensent d'une dissolution. Dans la partie ouest d'Ontario, les électeurs n'éliraient pas douze conservateurs. Les honorables députés de la droite nous parlent souvent du peuple; pourquoi ne le consultent-ils pas sur cette question? C'est peut-être le moyen le plus rapide de fournir à l'Angleterre cette aide dont elle a un si pressant besoin, au dire du Gouvernement. La constitution lui permet de dissoudre la Chambre.

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député dit-il que la proposition du Gouvernement de donner trois dreadnoughts à l'Angleterre a eu pour effet de faire cesser l'hostilité de l'Allemagne à l'égard de la Grande-Bretagne?

M. GUTHRIE: Non. C'est le journal qui le dit.

M. HUGHES: Cette prétendue amitié de l'Allemagne pour l'Angleterre est peut-être un plan imaginé pour aider l'opposition dans ses efforts pour empêcher l'adoption de ce bill.

M. GUTHRIE: L'opposition ne fait pas d'obstruction. Elle soumet un contre-projet qu'elle croit préférable dans l'intérêt du Canada et de l'empire, et ce contre-projet est appuyé par la majorité du peuple canadien. Le premier ministre et les honorables députés de la droite ont affirmé à maintes reprises que la politique navale a été approuvée par les électeurs et que ces derniers connaissaient cette politique avant de se prononcer, lors de la dernière élection. Cette prétention est erronée et abso-

lument contraire aux faits. Voici ce que je lis dans le "Toronto Mail & Empire" de lundi dernier:

Bien que pendant la dernière élection les intentions de M. Borden au sujet de la politique navale fussent bien connues des électeurs et que ces derniers les aient approuvées par leurs votes, les partisans de Laurier font tout en leur pouvoir pour empêcher la ratification d'un projet approuvé par le peuple.

Ceci est dit dans un article de rédaction. Si l'on veut savoir si cela est vrai ou faux, que l'on consulte la collection de ce journal, des mois de juillet, août et septembre. Les discours du premier ministre sont rapportés au long et on n'y trouve pas un mot concernant une marine canadienne. Cette prétention du journal de Toronto est absolument fausse.

M. BOYCE: L'honorable député nie-t-il que sir Wilfrid Laurier a clairement posé aux électeurs la question d'une contribution ou d'une marine canadienne?

M. GUTHRIE: Je n'ai jamais entendu discuter cette question.

M. BOYCE: Sir Wilfrid Laurier l'a discutée à Trois-Rivières, à Sainte-Julienne, à Saint-Jérôme, à Valleyfield.

M. GUTHRIE: Je laissais la province de Québec de côté.

M. BOYCE: Cette question a été également discutée à Saint-Jean (N.-B.) et à Halifax (N.-E.). Les discours de sir Wilfrid Laurier sur cette question ont été publiés dans le "Globe" de Toronto.

M. GUTHRIE: M. Borden ne l'a certainement pas traitée dans ses discours.

M. BOYCE: Si vous me le permettez. . .

M. GUTHRIE: Je ne vous permets plus de m'interrompre. Je suis surpris de voir qu'un homme aussi intelligent que l'honorable député d'Algoma. . .

M. BOYCE: Je sais d'où part cette remarque insultante et je n'en tiens aucun compte. Quand l'honorable député est à court d'arguments, il les remplace par des insultes.

M. GUTHRIE: Je n'ai pas insulté l'honorable député et je n'ai pas eu l'intention de l'insulter.

M. BOYCE: L'honorable député accuse un membre de cette Chambre de manquer d'intelligence. Je lui ai demandé si l'honorable chef de l'opposition n'avait pas discuté la question de la marine devant les électeurs et il a répondu que non.

M. GUTHRIE: J'ai dit que je n'en avais pas eu connaissance.

M. BOYCE: L'honorable député peut recourir aux insultes tant qu'il le voudra.

M. GUTHRIE: Je n'ai rien dit que le plus susceptible d'entre nous puisse interpréter comme une insulte. Je maintiens que dans huit provinces sur neuf, pas un mot n'a été dit pendant la dernière élection concernant la politique navale du parti libéral ou le projet de l'honorable M. Borden.

M. BOYCE: Le règlement oblige l'honorable député a accepter la parole d'un de ses collègues. J'ai dit, sur le témoignage du 'Globe", que cette question a été discutée dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard, la province de Québec et, cependant, mon honorable ami (M. Guthrie) affirme que dans huit provinces sur neuf, il n'a pas été soufflé mot de cette question. Je lui demande de se rétracter.

M. CARVELL: L'honorable député d'Algoma n'a jamais prétendu avoir eu une connaissance personnelle de ce qui s'est passé dans les autres provinces et par conséquent, aucune rétraction n'est nécessaire.

M. BOYCE: Ma prétention est que la politique navale du parti libéral et l'amendement du parti conservateur ont été soumis aux électeurs de la province de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard et j'ai cité comme preuve les discours du chef de l'opposition, rapportés dans le 'Globe'. Je maintiens que l'honorable député (M. Guthrie) est tenu d'accepter ma parole.

M. KYTE: A quel endroit dans la Nouvelle-Ecosse l'honorable chef de l'opposition a-t-il traité cette question?

M. BOYCE: A Halifax.

M. HUGHES (I.P.-E.): J'ai entendu le chef de l'opposition à deux assemblées, dans l'île du Prince-Edouard, et il n'a pas dit un mot de cette question.

M. BOYCE: L'honorable député ferait mieux de lire le "Globe".

Le PRESIDENT: Un honorable député ne peut refuser d'accepter la déclaration personnelle d'un de ses collègues, mais il lui est permis de refuser d'accepter la preuve offerte.

M. BOYCE: Si l'honorable député observe cette règle, je n'ai plus d'objection à soulever.

M. GUTHRIE: Je vais employer une autre manière de dire: je refuse catégoriquement d'ajouter la moindre foi à cette assertion du 'Mail' de Toronto.

M. BOYCE: C'est là éluder la question.

M. GUTHRIE: Dans ce cas, je dirai que si l'affirmation de mon honorable ami (M.

Boyce) est basée sur la connaissance qu'il a lui-même du fait, je m'empresse d'y souscrire. Je dis que la politique navale du premier ministre que nous avons aujourd'hui n'a été débattue et arrêtée qu'un an après les élections générales.

M. BURRELL: Le programme naval du parti conservateur a été clairement exposé au peuple de ce pays par le premier ministre il y a deux ans déjà, alors qu'il a indiqué ce qu'il se proposait d'accomplir à cet égard, s'il arrivait au timon des affaires et c'est grâce à cette assurance, qu'il remporta la victoire.

M. GUTHRIE: Si la question navale a été débattue au cours des élections de 1911, comment les honorables membres de la droite peuvent-ils arguer que c'est la réciprocité qui fut la cause de la défaite du gouvernement libéral?

M. BURRELL: Deux questions étaient soumises au peuple et les conservateurs retenant encore les rênes de l'administration, leur politique fut approuvée dans le cas des deux problèmes en jeu.

M. LEMIEUX: L'honorable député de Peterborough nous a pourtant dit que c'était le décret Ne Temere qui avait été la cause de notre défaite.

M. GUTHRIE: J'ai assisté à un grand nombre d'assemblées politiques dans l'Ontario au cours des dernières élections et je n'y ai jamais entendu discuter la question navale. Le chef du Gouvernement n'a pas fait connaître sa politique navale dans le manifeste qu'il a publié avant les élections générales.

M. HAZEN: C'est, pourtant, ce qu'il a fait.

M. GUTHRIE: Voici ce que je trouve dans ce manifeste publié avant les élections générales et que l'on appelle communément le manifeste de Halifax, à propos de cette question:

Depuis les dernières élections générales, le Gouvernement a arrêté une nouvelle orientation politique en ce qui a trait aux affaires navales laquelle revêt une importance primordiale. La politique adoptée n'a pas été débattue devant le peuple au cours de cette campagne électorale et elle porte toutes les caractéristiques d'un projet arrêté à la hâte et sans étude approfondie, au préalable. A mon estime, une telle mesure ne nous permit pas de remplir d'une façon convenable et efficace, notre devoir envers l'empire. J'affirme que le plan du gouvernement a en vue la création d'une marine de guerre qui ne sera d'aucune utilité quelconque en temps de guerre et, en conséquence, d'aucun avantage réel ni pour le Canada, ni pour l'empire. Il faudra dépenser des montants énormes d'argent pour construire, équiper et manœuvrer les unités d'une pareille marine de guerre. Sa réalisation entraînera probablement, en temps de guerre, le sacrifice inutile d'un grand nombre de vies précieuses

et elle n'ajoutera un seul iota à la force de l'empire, au point de vue de la défense de ce dernier. Plus on l'étudie, plus on se convainct que tout le plan naval du gouvernement revêt le caractère d'une gaucherie impardonnable.

Si le peuple s'est prononcé tant soit peu sur la question d'une marine de guerre, ce fut pour condamner la politique navale Laurier.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GUTHRIE: Et non pas pour approuver la politique énoncée par le premier ministre que nous avons aujourd'hui. Ici l'on trouve la preuve absolue que l'on n'a pas consulté le peuple du Canada sur cette question.

M. SEVIGNY: Je renvoie mon honorable ami aux paroles prononcées par le chef de la gauche, telles que rapportées aux Débats:

Je n'ai pas besoin de rappeler que mon très honorable ami dans cette circonstance (les élections du 21 septembre) affirmait que c'était sa politique qu'avait approuvée le peuple canadien. Ce n'était pas la politique que j'avais prônée et que mon très honorable ami avait appuyée, mais la politique qu'il avait adoptée plus tard et c'était la dernière qui avait été soumise au peuple qui l'avait approuvée.

M. GUTHRIE: Je suppose que cela se rapporte à la province de Québec.

M. SEVIGNY: La province de Québec n'est pas la seule que l'on compte en ce pays.

M. PELLETIER: Je fais observer à mon honorable ami que dans la province de Québec le chef de la gauche compte une majorité de partisans en cette Chambre.

Jeudi, 6 mars 1913.

M. GUTHRIE: La question en jeu dans la province de Québec fut la marine de guerre alors que celle discutée dans l'Ontario fut la réciprocité. Personne ne connaissait alors la nature du projet que nous soumettent aujourd'hui le premier ministre et son Gouvernement.

A l'appui de ce que j'affirme et qui consiste à dire que l'on devrait dépenser au Canada le montant d'argent mentionné au projet de loi en discussion et le consacrer à la construction d'une marine de guerre canadienne, je ne puis m'empêcher de citer les paroles du très honorable chef du Gouvernement afin de les comparer avec celles qu'il a prononcées en 1912.

A la page 3517 (v.a.) des Débats de 1909, je trouve ce qui suit:

Je suis entièrement d'avis, d'abord, que la meilleure attitude qu'il convient de tenir sous ce rapport est celle qui réclame la création d'une marine de guerre canadienne qui nous appartienne en propre. Voilà ma con-

viction arrêtée. L'autre alternative a été tentée entre l'Australie et la mère patrie et elle n'a pas été couronnée de succès, loin de là. En Grande-Bretagne même cette contribution a été plutôt de nature à tromper l'espoir qu'on y attachait. Enfin, l'Australie a rejeté cette idée, parce que l'Angleterre s'était trouvée dans l'obligation de demander à cette colonie autonome d'étendre la sphère des opérations de son escadre jusqu'à la mer de la Chine et jusqu'à l'océan Indien; puisque l'on étendait ainsi le champ d'action de son escadre, la population de l'Australie a constaté que l'amirauté ne consacrait réellement pas à une protection suffisante de son territoire et de ses intérêts, la construction qu'elle acquittait depuis plusieurs années. Aussi, la politique de l'Australie aujourd'hui est-elle de construire une flotille de sous-marins et de torpilleurs qui, en temps de guerre, agiront de concert avec les croiseurs cuirassés et les cuirassés d'escadre de la marine de guerre britannique.

Je demande aux honorables députés de saisir le contraste entre les déclarations que je viens de rappeler et les paroles suivantes prononcées par l'honorable premier ministre en décembre dernier:

Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble ami, il faudrait un quart de siècle ou même un demi-siècle pour créer ici une marine militaire, d'une certaine valeur. Et même elle ne remplacerait que fort imparfaitement cette magnifique organisation que possède déjà l'empire, fruit du travail de plusieurs siècles de recherches minutieuses et d'efforts inlassables. Qui est-il besoin d'entreprendre cette tâche périlleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationale, il nous est possible de participer, à notre gré, à la défense navale, et cela, en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et ainsi pleinement bénéficier des effectifs à des ressources à la disposition du Canada?

Lorsqu'on lit ces deux déclarations du même homme sur la même question qui sont si opposées l'une à l'autre, on est en droit d'espérer un mot d'explication de la part du très honorable premier ministre qui s'est servi du langage qui je viens de citer. Je crois que ses déclarations de 1909 étaient conformes aux faits qui existaient alors et qu'elles peuvent s'appliquer aux circonstances qui se produisent aujourd'hui; si cette raison valait alors, elle doit être toute aussi forte aujourd'hui. Il arrive que l'amendement qu'on a soumis est rédigé en tous points d'après les sentiments que le présent premier ministre exprimait lorsqu'il dirigeait la gauche. Je comprends parfaitement que le premier ministre ait éprouvé le besoin de modifier son langage, mais je me demande si, au fond de son cœur, il constate un changement de ce dernier. Les paroles qu'il prononçait en décembre dernier et ses déclarations du mois de mars 1909 ne donnent pas la note des sentiments entretenus par le même homme sur le même sujet. Avait-il raison de parler comme il l'a fait en 1909? Dans l'affirmative, il se trompe aujourd'hui et les honorables députés qui ont voté à l'unanimité la résolution soumise en 1909 devraient appuyer l'amendement dont il était question en cette occurrence et qu'on nous soumet aujourd'hui. Les états qui se rapportent à cette question démontrent jusqu'à l'évidence l'absolue suprématie de l'empire britannique à l'heure présente et l'inutilité non moins absolue de la dépense projetée. On paiera vingt-cinq millions des trente-cinq millions de dollars aux ouvriers anglais à seule fin d'acquitter leurs gages. Pourquoi ne pas dépenser utilement ces millions au Canada même? Oh! vous qui étiez les partisans outrés de la théorie d'un marché domestique, pourquoi n'établissez-vous pas ce marché?

M. HAZEN: L'honorable député aura-t-il l'obligeance de nous dire sur quoi il s'appuie pour affirmer que de ces $35,000,000, $25,000,000 seront dépensés en gages?

M. GUTHRIE: Je m'appuie exclusivement sur un article d'un journal anglais et où l'on parlait d'une question posée au premier ministre à la chambre des communes impériales.

M. HAZEN: Je crois que ce journal se trompe tout à fait.

M. GUTHRIE: On retrouve cet article au compte rendu des débats anglais pour le mois de décembre, peu de temps après que l'honorable premier ministre eût déposé son projet de loi. Je sais d'autres sources que 70 p. 100 représenteraient des gages raisonnables. Quel est la nature de l'état de choses que le Gouvernement invoque pour s'excuser de payer cet argent? On n'a qu'à jeter un simple coup d'œil sur la liste des grands navires que l'on compte aujourd'hui dans le monde entier et qu'à comparer la position de la Grande-Bretagne aujourd'hui avec celle des autres pays pour être convaincu que le don de cet argent est complètement inutile, qu'on l'envisage à tous les points de vue possibles. Je constate qu'au nombre des croiseurs cuirassés les plus rapides qui existent aujourd'hui, comparant l'Angleterre avec l'Allemagne. . .

M. BOYCE: Quelle citation l'honorable député fait-il?

M. GUTHRIE: Je tire mon renseignement d'un état préparé avec un soin jaloux par mon honorable ami de Sunbury-et Queen (M. McLean).

M. BOYCE: Mon honorable ami ne peut lire cela.

M. GUTHRIE: On ne s'en est pas servi que je sache, au cours de ce débat.

M. BOYCE: J'en appelle au règlement. Mon honorable ami ne peut présenter un état qui se trouve déjà consigné aux Débats.

M. GUTHRIE: Je donne un résumé de cet état. Jamais on ne l'a lu en entier à la Chambre. Du consentement du premier ministre l'état soumis par l'honorable représentant de Sunbury-et-Queen a été consigné aux Débats, mais on ne l'a jamais lu ni discuté.

M. BOYCE: La question, c'est qu'il se trouve aujourd'hui consigné aux Débats. Mon honorable ami fait allusion à un débat antérieur au cours de cette session et il se rend coupable d'une représentation persistante de déclarations faites lors d'un discours antérieur.

M. GUTHRIE: Je ne fais pas allusion à un débat précédent ni à une affirmation déjà faite en cette Chambre.

Je parle d'un tableau dressé par mon honorable ami de Sunbury-et-Queen pour la commodité de la Chambre et, avec le consentement du premier ministre, imprimé dans les archives pour les fins de consultation et de renseignements.

M. BOYCE: Cela faisait partie du discours de l'honorable député, et cela a été imprimé à ce titre.

M. HAZEN: Peut-être qu'au point de vue technique mon honorable ami a raison, mais le comité se rappellera que lorsque l'honorable député de Sunbury-et-Queen parlait en cette Chambre, il avait un certain nombre de relevés et de tableaux préparés. Il a déclaré qu'il ne voulait pas occuper le temps de la Chambre en les lisant, mais qu'il les transmettrait au sténographe des Débats. Avec l'approbation du chef du Gouvernement, ces tableaux ont été publiés dans les Débats. Cela étant, bien que mon honorable ami (M. Boyce) ait raison en substance et au point de vue technique, peut-être que ce serait appliquer indument la règle que de prétendre que l'honorable député (M. Guthrie) ne peut consulter ces documents pour y puiser ces renseignements. Je crois que l'on devrait permettre à mon honorable ami de continuer à le faire.

M. GUTHRIE: D'après ce relevé, je constate qu'en prenant les diverses catégories de navires, dreadnoughts, cuirassés d'escadre, croiseurs de 1re classe, croiseurs cuirassés, croiseurs protégés et contre-torpilleurs du plus haut type maintenant complétés, l'Angleterre en a cinquante-neuf et l'Allemagne n'en a que quinze. Ce tableau est daté du 7 février, et à en juger par l'étude que l'honorable député de Sunbury-et-Queen a faite de la question je présume que les renseignements sont exacts.

Je n'ai pas entrepris de discuter le côté plus important de cette question, savoir: si la proposition du Gouvernement aurait quelque effet sur nos relations politiques avec la mère patrie. Cela modifierait certainement notre situation. Il y a des gens qui prétendent que le Canada n'est pas une nation, mais je ne saurais accepter sans mot dire cette manière de voir. Autant que je me rappelle, nous avons, sous tous les rapports, le droit de nous gouverner par nous-mêmes. Nous apprécions ce droit, et je crois que cela exerce sur nous une influence de nature à resserer le lien colonial. C'est l'influence la plus forte qui ait contribué à établir l'empire britannique tel qu'il existe aujourd'hui. Je crois que dans tout le Canada l'opinion est absolument impériale dans le sens raisonnable du mot. Nous voulons tous resserrer le lien colonial, mais nous ne voulons pas que ce soit un lien positif qui nous enlève la moindre parcelle de ce droit. Nous ne voulons pas de rétrogression au point de vue constitutionnel. Je crois que le programme maintenant soumis par le Gouvernement, s'il est poussé jusqu'à sa conclusion logique, deviendra par la suite un lien de centralisation. On m'a dit: Vous vous proposez de donner à la Grande-Bretagne votre armement naval; pourquoi n'allez-vous pas plus loin et ne lui donnez-vous pas aussi notre milice? Je crois qu'il y a autant de force dans cet argument que dans l'autre. Je demanderais à la Chambre d'adopter un programme absolument canadien, en fait de construction, d'équipages et d'entretien, d'établir avec le temps dans le pays un service naval qui ferait honneur au pays et qui, lorsque ses services seraient requis, serait un élément de force pour l'empire.

M. McCOIG (Kent-ouest): Je veux occuper durant un instant le temps de la Chambre pour expliquer au peuple du pays et au peuple de mon collège électoral, en particulier, les raisons pour lesquelles je m'oppose à la résolution ou à l'article 2 du bill soumis à la Chambre et pourquoi je suis en faveur de l'amendement. Représentant l'un des comtés de la province d'Ontario qui est l'un des centres agricoles et manufacturiers les plus considérables de la province, je suis convaincu que j'exprime l'opinion des cultivateurs de cette région en m'opposant à la contribution de $35,000,000 proposée en vertu de ce bill. En premier lieu, les conservateurs de cette région désirent que lorsque l'on dépense de cette manière de l'argent qui, en grande partie leur appartient, ils devraient avoir quelque chose à dire à ce sujet. Ils croient que cet argent devrait être dépensé de façon à ce qu'il leur revienne directement ou indirectement. Je suis convaincu que cette opinion est partagée par les ouvriers

de cette division électorale. Lorsque le Gouvernement dépense une aussi forte somme d'argent, ils désirent en ravoir une certaine partie sous forme de travail.

Quelques membres de la droite ont prétendu que cette question a été débattue à la dernière élection, mais en ce qui concerne l'ouest d'Ontario, je diffère d'opinion avec eux.

Durant la dernière campagne, des discours ont été prononcés dans mon collège électoral, non seulement par le premier ministre, mais par l'honorable Clifford Sifton, par le docteur Coleridge, l'ex-candidat conservateur, par M. Goodeve, alors membre de cette Chambre, par M. Sexsmith, par M. Ames, par M. Doherty, par M. Armstrong et par M. Hawk. Nul de ces orateurs n'a parlé de la marine. Cette question n'a pas été discutée durant la lutte. Si elle l'eut été, je crois que j'aurais eu 1,600 voix de majorité de plus que je n'en ai eues. Cette question n'a pas été discutée. Nous désirons qu'elle le soit, et le peuple qui doit fournir l'argent devrait avoir l'occasion de se prononcer là-dessus. Comme exemple de l'attitude des ouvriers à ce sujet je citerai l'article suivant du "Labour World" d'Ottawa:

M. J. C. Watters a écrit une lettre au "Daily Citizen" (ouvrier) de Londres, Angleterre, dans laquelle il s'efforce de faire disparaître l'illusion à l'effet que l'offre de trois dreadnoughts représente l'opinion unanime des Canadiens. Il dit: "Le travail organisé dans le dominion est fermement opposé à l'extension du jingoïsme et de la rage des armements. L'offre actuelle du Canada est tout simplement une manœuvre de parti. Malheureusement les ouvriers canadiens n'ont pas une représentation directe au Parlement fédéral. S'ils étaient représentés leur réponse serait très catégorique."

En terminant sa lettre il ajoute: "Avec la même expérience acquise par le groupe ouvrier dans la chambre britannique, non seulement dans les affaires domestiques, mais dans la politique mondiale, ne serait-il pas à propos de nous donner, au nom du Canada, le bénéfice de votre expérience, en nous indiquant la meilleure manière de coopérer avec vous pour maintenir la paix universelle? Nous ne voyons aucune manière plus pratique que celle qui consiste à coopérer intimement avec nos compagnons de travail de la mère patrie."

Permettez-moi ensuite de citer l'expression d'opinion des libéraux de l'University College de Toronto:

Sur la question d'un programme permanent pour la défense navale du dominion, les libéraux de l'University College ont des opinions très clairement tranchées:

"Nous croyons," disent-ils, "qu'il n'est conforme ni à notre dignité nationale ni aux intérêts du Canada, que la contribution du Canada à sa propre défense navale et à celle de l'empire en général, prenne la forme de subventions, soit sur une base permanente, soit sur une base occasionnelle, pour le maintien de la marine britannique, mais que les intérêts du Canada et ceux de l'empire seraient mieux servis si le Canada entreprenait, de concert avec l'Australasie, de construire et d'entretenir des flottes pour la défense des intérêts britanniques dans le Pacifique, laissant le Royaume-Uni libre de concentrer ses forces dans les eaux européennes,—la flotte canadienne devant être construite, entretenue et dirigée par le Canada."

On a prétendu qu'on ne pourrait trouver des équipages canadiens pour une flotte de ce genre. Je crois, qu'avec le sang belliqueux qui coule dans leurs veines, nos jeunes gens seraient désireux de servir dans une marine canadienne, manœuvrée par des Canadiens. Je crois qu'ils répondraient à l'appel des recrues avec le même empressement qu'ils ont répondu à l'appel des volontaires durant la guerre sud-africaine.

En ce qui concerne la question du coût de la construction des dreadnoughts, je comprends que $35,000,000 ne seront pas suffisants et qu'il faudra $39,000,000. Dans le budget de cette année, je constate que l'on a mis $250,000 pour les dépôts d'armes, et $10,604,268 pour la milice, ce qui, avec le coût des dreadnoughts projetés, constituera pour le trésor public une charge de près de $50,000,000, soit $7 pour chaque homme, femme et enfant en Canada.

J'aimerais à avoir la permission de citer l'article suivant d'un journal publié dans mon comté dans le temps où le ministre de l'Agriculture tenait ses assemblées dans la ville de Chatham.

Que l'amirauté britannique ait plus besoin d'hommes que de navires de guerre, et que les dreadnoughts de Borden ne soient qu'un premier pas vers le recrutement en Canada de la marine pour la flotte britannique, telle est l'affirmation faite par M. Henri Bourassa dans le "Devoir" d'aujourd'hui.

Le chef nationaliste écrit: Dans sa conclusion, le mémoire de l'amirauté dit qu'il est à désirer que cette aide comprenne un certain nombre de navires de guerre les plus gros et les plus forts que la science puisse construire et que l'argent puisse acheter.

Remarquons bien le mot "comprenne". Il est là parce que la Grande-Bretagne veut autre chose que des navires de guerre. Autrement, le mémoire aurait dit: Cette aide devrait consister à fournir des navires. Alors quelle est l'autre partie du programme? Pourquoi l'amirauté n'a-t-elle pas dit tout ce que l'aide du Canada devrait comprendre.

La vérité complète est que le gouvernement britannique ne veut que des navires pourvus de leurs équipages, continue l'écrivain, après avoir cité au long des opinions à l'effet que nos dreadnoughts ont été accepté comme un début pour commencer lentement et sagement une campagne destinée à engager nos gens à compléter le cadeau en fournissant des marins.

Le coût des navires n'est qu'une partie du programme. L'autre partie, la partie essentielle, est le recrutement des hommes, qui est plus urgent, au dire des experts, que la construction des navires. Comment le parlement pourrait-il refuser de remplir la partie la plus essentielle du programme après avoir établi le

principe que le Canada désire et doit augmenter les forces navales de l'empire et lorsque les documents impériaux sur lesquels le cabinet canadien base son bill avertissant loyalement le peuple canadien que les premières mesures ne sont qu'une partie de la contribution?

Telle est l'opinion dans tout le pays, et libéraux et conservateurs sont également convaincus que la contribution de $35,000,000, n'est que l'insertion du coin, et le commencement d'une énorme dépense dans le même but. Le peuple devrait obtenir une certaine valeur pour ce qu'il donne, et si le Gouvernement laissait savoir au peuple du pays quel est son programme à ce sujet, les honorables membres de cette Chambre pourraient voter d'une façon intelligente sur cette très importante question.

On a prétendu qu'il y avait urgence à propos de la défense navale de l'empire, mais j'ose affirmer qu'il n'y a pas d'urgence. Le "Mail and Empire" dit que, lorsque nous célébrerons le siècle de paix avec les Etats-Unis, il serait important que nous puissions célébrer aussi la paix qui a toujours existé entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne.

Vu qu'il n'y a pas de danger immédiat, quelle est la nécessité de ce bill? On a parlé de la représentation au Parlement, et comme la population canadienne n'est pas convenablement représentée d'après le dernier recensement, et que, par exemple, 65 députés dans Ontario représentent de plus petites circonscriptions que ne le devrait permettre l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, est-ce trop que de demander que ce projet soit différé jusqu'à ce que la carte électorale soit modifiée en tenant compte de la population et que celle-ci ait au Parlement la représentation à laquelle elle a droit aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise? Des députés ont dit que les habitants d'Ontario approuvent d'une commune voix le projet de contribution, mais je m'inscris en faux contre cette assertion, et je déclare que plusieurs citoyens d'Ontario sont hostiles au projet et sont d'avis que nous devrions avoir une flotte nationale construite au Canada et manœuvrée par des Canadiens. J'espère qu'on fera comprendre au chef du Gouvernement que cette question devrait être l'objet de plus d'étude et être réservée, du moins, jusqu'à la prochaine session de la législature de manière à donner à tous ceux qui la désirent l'occasion de se prononcer à meilleur escient qu'ils ne sauraient le faire à l'heure qu'il est. On pourrait peut-être alors trouver la solution de ce grand problème qui semble causer tant d'embarras et d'ennuis à la population, et exiger tant de sollicitude de la part du Parlement.

M. DOUGLASS: Monsieur le président, je suis certain que vous devez être fatigué d'écouter le très long débat qui a eu lieu sur cette question, mais venant de la province de l'Alberta et d'une circonscription industrieuse et pacifique, je sens qu'il est légitime que je commente l'article que le comité étudie. Je doute fort que la défense navale soit en grande faveur dans l'Alberta; nous nous occupons plus de développer et de coloniser l'une des plus grandes provinces du Canada et de procurer une source d'alimentation aux habitants de la Grande-Bretagne. Je considère que la population de l'Alberta et de l'ouest du Canada accomplit une tâche qui équivaut à la participation à la défense de l'empire, en construisant et en entretenant une flotte. Je ne puis refuser de croire que le projet de la droite, de verser $35,000,000 pour aider à la défense navale de l'empire, soit un projet néfaste. Quant à l'affirmation que nous avons une dette de gratitude envers la Grande-Bretagne, je suis d'avis que la population canadienne a grandement contribué au succès de l'empire britannique en offrant un exutoire à la surabondance de ses habitants et des placements sûrs aux capitalistes ayant des fonds disponibles, et en contribuant de plusieurs autres manières à sa stabilité et à sa grandeur. Même au point de vue de l'alimentation, il est d'une souveraine importance qu'un pays comme la Grande-Bretagne ait l'une de ses colonies ou de ses possession qui, à l'heure du besoin, puisse lui fournir sa nourriture.

Nous avons fondé une grande nation au Canada; nous avons des établissements prospères et de grandes entreprises, et voici l'occasion de créer l'une des plus belles industries qui puissent exister dans un pays, l'industrie de la construction navale. Nous avons les ressources naturelles, l'acier, le nickel et le bois, et nous pouvons certainement nous procurer des ouvriers pour établir une industrie qui sera des plus profitables à cette nation naissante. Des députés de la droite ont prétendu qu'il existe une crise dans les affaires de la Grande-Bretagne, mais à mon avis une crise est très éloignée à l'heure qu'il est. A l'appui de cette opinion et pour démontrer que c'est là l'avis que l'on entretient en Grande-Bretagne, j'ai les déclarations du premier lord de l'amirauté et d'autres personnes, outre les articles de quelques-uns des principaux organes de l'opinion publique en Angleterre.

M. MICHAUD: Nous discutons depuis quelque temps l'article 2 du bill n° 21. Tout l'objet de ce grand débat est de permettre au public de décider si une somme de $35,000,000 sera remise à la métropole, ou si le Canada se construira une flotte pour participer à la défense de l'empire britannique. Nos amis de la droite disent que nous ne pouvons pas, en créant une flotte, témoigner de notre profonde vénération pour la mère patrie, vénération qui

ne peut être attestée que par le don d'une somme d'agent. L'argent seul peut prouver à l'empire britannique l'attachement du peuple canadien. Nous qui siégeons à la gauche, nous disons: Nous voulons une flotte canadienne, car le Canada est sorti de l'enfance et peut maintenant se mettre à l'œuvre pour protéger ses propres rives. Nos amis conservateurs disent que les Canadiens n'ont pas l'intelligence, le cœur, ni la vaillance de leurs ancêtres. Nous ne pouvons pas être des matelots comme les matelots anglais; nous ne pouvons pas manœuvrer des navires de guerre comme eux. Nous ne pouvons pas nous servir des canons comme le matelot anglais; les Canadiens ne valent rien en mer; ils aiment la terre ferme; ils sont de l'école du ministre de la Milice et du ministre de la Marine; ils craignent l'eau; ils ont peur de la poudre à bord d'un navire. Où est notre fierté nationale? Notre fierté nationale vaut celle des sujets britanniques d'Angleterre, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la Colonie du Cap.

L'Angleterre demande notre sang, nos cœurs, et nos honorables amis de la droite sont bien prêts à chanter "Rule Britannia", mais pour l'amour de Dieu, disent-ils, ne nous demandez pas de verser notre sang, de sacrifier la vie de nos enfants, même pour la défense du Canada. Le loyalisme du peuple canadien gît dans le cœur de la nation et non dans sa bourse. Les habitants de la Colombie-Anglaise n'engageront pas des Chinois, ni des Japonais, ni des Hindous, s'ils ont leur mot à dire à l'égard de l'organisation de la marine canadienne. Nous pourrions engager des Hindous à 28 cents par jour pour faire plaisir à l'honorable ministre des Postes. Les Japonais pourraient donner une bonne leçon aux sujets anglais de la côte du Pacifique en matière d'organisation de la défense de leur littoral.

Qu'est-ce qui a bien pu engager l'amirauté anglaise à modifier ses vues quant à la défense de l'empire anglais et de ses colonies? Qui a prié le gouvernement anglais de mettre de côté les décisions prises à la suite des conférences de 1909 et de 1911? Monsieur le président, ceux mêmes qui ont loué naguère le projet de construction d'une marine canadienne, sont les mêmes qui affectent de désapprouver la ligne de conduite suivie par l'Australie à l'égard de la marine.

Il n'y a pas longtemps, comme on peut s'en assurer, nous avons conclu une entente avec la mère patrie quant à la construction d'une marine. Nos amis de la droite, une fois les bruits de guerre apaisés en Angleterre, et après que les lords de l'amirauté eurent déclaré à plusieurs reprises que le peuple anglais était capable de défendre son pays contre toute nation ou contre toute alliance, disent: Pauvre Angleterre, veuillez accepter 35 millions que nous vous donnons pour vous aider à défendre votre propre littoral. Nous voudrions prendre des mesures pour la défense de nos propres côtes, mais nous voulons nous montrer loyaux sujets; acceptez cette somme et laissons notre littoral canadien sans protection; nous, Canadiens, n'avons ni cœur, ni sang, ni cervelle, mais nous avons amassé quelques écus.

Monsieur le président, le poupon devient garçonnet, l'adolescent finit par atteindre l'âge mur, et nous, Canadiens, dans ce grand siècle nous avons appris à nous conduire en hommes faits, nous ne sommes plus des enfants. Nous sommes chargés d'une grande responsabilité à l'égard de nos immigrants qui viennent au Canada tous les ans par milliers. Nous sommes tenus de leur enseigner quelle est notre plus stricte obligation envers la mère patrie, et c'est la fidélité envers l'empire anglais, envers son souverain et envers le Canada. Cette fidélité, suivant nos honorables amis de la droite, devrait prendre la forme d'une contribution en argent, tandis que, suivant la prétention des honorables députés de la gauche, ce que l'Angleterre demande c'est notre cœur, notre intelligence et notre sang, et nous sommes prêts à lui donner ce qui est le plus précieux à l'homme. Nous sommes d'avis que, lorsqu'il nous arrive un immigrant au pays, il y a lieu, en matière de défense de sa nouvelle patrie et de la métropole, de faire appel à son cœur, à ses bons sentiments et à son jugement. Nous ne lui dirons pas: Dans vingt-cinq ou trente ans, il vous faudra voir à la défense de votre propre littoral; non, nous lui dirons: Si vous aimez votre nouvelle patrie, vous devez vous préparer à la défendre. Vous avez trois enfants; qu'un d'entre eux prenne du service pour la défense du Canada et de l'empire. Que ce jeune homme prenne du service dans la marine canadienne; qu'y apprendra-t-il? Il y apprendra ce qu'un marin anglais y a appris ou y apprendra: à aimer son drapeau, à aimer son roi et son pays. Ses affections de sujet anglais se communiqueront à son père et à son frère restés sur la ferme ou à ses parents dans les usines et dans les humbles demeures des pêcheurs sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

M. LACHANCE (texte): Monsieur le président, en me levant pour adresser la parole sur cette grave question, qui nous occupe depuis déjà longtemps, je crois d'abord devoir vous féliciter sur votre manière courtoise de remplir la haute fonction que vous occupez, qui vous mérite le respect de ceux qui ont l'occasion de vous voir tous les jours occuper ce fau-

teuil. C'est le témoignage que nous sommes heureux de vous rendre, malgré les questions politiques qui nous divisent.

En dépit de l'heure matinale, alors que tout repose dans le sommeil et la paix, que les vains bruits de la ville et du monde ne viennent plus troubler nos délibérations, c'est le moment le plus propice, je crois, aux graves réflexions que doit nous inspirer la mesure de haute importance qui est devant nous, depuis quelques jours, pour notre examen.

J'en profiterai donc pour soumettre à mon tour quelques observations sur le sujet qui n'est pas nouveau, mais qui n'est pas encore épuisé car, chaque jour apporte de nouveaux aspects, au point de vue de l'intérêt des électeurs du Canada, et au point de vue aussi de l'intérêt des députés de cette Chambre, du moins de ceux qui sont désireux de remplir leur mandat de manière à pouvoir donner satisfaction à leur conscience et à leurs électeurs quand ils viendront devant eux rendre compte de leur conduite.

Nous étudions l'article 2 du bill intitulé:

"Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire."

Cet article 2 est ainsi conçu:

2. Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

A cette disposition sont, pour le moment, greffés deux amendements, le premier demandant l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et en relation intime avec la marine impériale; le second amendement ajoutant au premier: "Suivant les suggestions de l'amirauté britannique aux conférences impériales de 1907 et 1909".

Donc, dans l'étude de cet article et des deux amendements, nous trouvons à examiner les points suivants:

1. L'Angleterre a-t-elle besoin d'aide?
2. L'Angleterre a-t-elle besoin d'aide de suite, ou si ce n'est qu'en prévision de certaines éventualités futures possibles?
3. S'il n'y a pas d'urgence, ce mode de contribution proposée par l'article 2 a t il été déjà en vigueur quelque part et ce qu'il en est advenu?
4. S'il n'y a pas urgence, quel est le mode de contribuer à la défense générale de l'empire, mais d'y participer de la manière la plus avantageuse possible pour le Canada et la mère patrie tout à la fois.

D'après moi, le mode le plus avantageux se trouve dans la création d'une marine canadienne. C'est le principe, du reste, posé dans les amendements faits à cette clause 2 et que je me propose de discuter quelque peu.

M. LACHANCE.

Permettez-moi donc de profiter de cette occasion, la première qui se soit offerte à moi jusqu'à présent, pour traiter de l'organisation d'une marine canadienne en coopération et en relation intime avec la marine impériale, suivant les suggestions de l'amirauté britannique aux conférences impériales de 1907 et 1909. Il y a certains faits qu'il est toujours à propos de mettre en lumière et qui sont plus que jamais d'actualité.

Nos adversaires nous combattent déjà dans les assemblées publiques et dans leur presse et nous combattrons dans l'avenir, j'en suis certain, en disant comme aujourd'hui, et comme dans le passé, que nous allons au militarisme, à l'impérialisme, à la dépense inutile des deniers publics en organisant un service naval canadien.

Pour réfuter cette prétention, certainement erronée, étudions cette question de marine canadienne au point de vue de son mérite intrinsèque, c'est-à-dire des avantages qu'elle comporte, des nouveaux horizons qu'elle nous ouvre, sans oublier l'attitude des divers partis politiques du Canada sur cette question.

C'est en criant sus au militarisme que nos adversaires combattent d'abord le programme de notre parti sur ce point de la défense navale.

Sans doute le militarisme, en général, répugne instinctivement aux peuples comme aux individus; cette pensée fait songer à la guerre et à ses horreurs, aux sommes énormes qu'il coûte. A cet égard, il n'est peut-être pas un homme qui ne souhaite avec ardeur l'établissement inébranlable de la paix universelle. Ce thème de paix universelle n'a jamais été si discuté que depuis cinquante ans, sous tous ses aspects, dans les cercles diplomatiques, les assemblées délibérantes, dans la presse, sans compter les œuvres de nombreux publicistes, philosophes et philanthropes sur le même sujet. Cependant, la question n'est pas encore résolue. Ces débats ont néanmoins favorisé le règlement de plusieurs différends internationaux par arbitrage; mais leur plus beau résultat est certes d'avoir provoqué la création d'un tribunal de paix qui, depuis une dizaine d'années, siège de temps à autre à La Haye, auquel sont soumises, du consentement des états intéressés, des contestations qui autrement ne trouveraient leur solution que sur les champs de bataille.

Mais à défaut de tel consentement, il n'existe encore aucune coutume de droit international pouvant forcer deux pays en lutte à s'en rapporter à la décision de ce tribunal. Donc, aujourd'hui, comme depuis les premiers jours de l'humanité, c'est-à-dire depuis six mille ans, les peuples n'ont encore comme dernier et suprême moyen d'attaque ou de défense que les armes, la guerre en un mot.

De là pour les nations le droit de s'armer, et par un abus de ce droit s'est établi peu à peu le militarisme. Mais le militarisme et le service militaire sont choses bien différentes.

Le militarisme, c'est l'armement à outrance, non pas tant pour la protection du territoire que pour la suprématie dans des forces plutôt destinées à conquérir des pays ou des colonies, telles à cet égard la France, l'Allemagne, l'Angleterre, l'Italie, etc.

C'est ce militarisme que dénonçait sir Wilfrid Laurier quand il disait que se serait un suicide pour le Canada de le plonger dans le tourbillon du militarisme. On était au 15 avril 1902; la conférence coloniale projetée à l'occasion du couronnement du roi Edouard VII était à s'organiser. Un député conservateur d'Ontario profita de cette circonstance pour soulever un débat à la Chambre; il voulait que le Gouvernement discutât à cette conférence un plan général de défense de l'empire, mais sous l'unique direction de l'Angleterre. D'après ce plan, le Canada aurait équipé à ses frais soldats et marins en nombres indiqués par et suivant les ordres de Londres, puis à n'importe quel moment, sans le concours ou le consentement du Parlement ou du peuple canadien—et chaque fois que la mère patrie l'aurait jugé à propos, elle aurait pu amener nos militaires se battre n'importe où dans toutes les guerres; l'Angleterre aurait ainsi à cet égard été maîtresse arbitraire et absolue chez nous. Un tel projet, c'était la négation de notre autonomie; en le repoussant sir Wilfrid Laurier déclara:

Non, je ne partage pas cette opinion; ce serait pour le Canada un vrai suicide que de se laisser englober dans un plan de ce genre. Ce serait un véritable suicide pour le pays de se lancer dans le gouffre des dépenses où les nations européennes, y compris l'Angleterre, ont été entraînées par le besoin d'armements formidables.

Et plus loin:

La plus grande partie du budget de l'Angleterre est dévorée par les dépenses navales et militaires; et l'honorable député voudrait nous mettre dans une pareille position et nous faire partager ces dépenses.

Toute autre est la situation du Canada. C'est un immense pays ayant une population de cinq millions et un tiers d'habitants disséminés sur une étendue de 3,000 milles de l'est à l'ouest. Quels sont les plus lourds articles de son budget? Les travaux publics, la colonisation, la construction des voies ferrées, le creusement des ports et des canaux.

Voilà le champ où doit e'exercer notre activité, et ce serait un crime de détourner une partie des deniers nécessaires à l'accomplissement de ces travaux, pour acheter des canons, des fusils et des munitions de guerre.

Mais M. Laurier eut soin d'ajouter:

Certes, il nous faut améliorer notre milice et nous nous préparons à la mettre sur un pied d'efficacité; "nous devons nous charger de notre propre défense". Mais il y a toute la différence du monde entre "ces projets de défense de notre territoire" et le gigantesque plan qui hante le cerveau de l'honorable député.

C'est donc être d'une insigne mauvaise foi de chercher à persuader que par ces paroles sir Wilfrid Laurier condamnait d'avance l'organisation d'une marine. Il blâmait le militarisme, mais non le service militaire

Le service militaire s'entend uniquement de la défense territoriale et navale, nationale, dirais-je; ce n'est plus la question conquête ou suprématie qui domine, mais la question patrie; la guerre alors, s'il faut la faire ou la subir, est presque sainte, car elle répond au plus noble mouvement de l'âme: l'amour de la patrie. Ce sentiment est si naturel, si spontané, si irrécusable que l'on feuilleterait en vain l'histoire de l'humanité pour trouver un seul peuple, si humble, si pauvre fût-il, qui n'ait pourvu aux moyens de protéger la vie, les biens des citoyens, le territoire contre les atteintes, les attentats des autres peuples.

Alors qu'on trouve donc un principe, une raison démontrant que, seul de tous les pays, le Canada doit déroger à ce souci national universel: la défense de la patrie; qu'on cite une raison expliquant qu'il doive rester sans armement suffisant à protéger son territoire, la vie, les biens, les familles de ses citoyens!

Depuis trois siècles que la civilisation a pénétré dans le Canada, pas un homme sensé ne s'est rencontré pour soutenir ni même prétendre qu'on devait se soustraire à cette obligation naturelle; sous la domination anglaise, il y a toujours eu dans ce pays des régiments de réguliers et des bataillons de volontaires.

Cette milice était-elle inutile? Qui osera l'affirmer au souvenir de la lutte soutenue d'abord contre les sauvages, puis contre les armées anglaises avant et lors de la victoire définitive d'Albion sur les plaines d'Abraham en 1760, puis ensuite contre les troupes américaines en 1812, puis encore lors de l'invasion des fénians en 1865-66, lors de l'insurrection du Nord-Ouest en 1885, qui menaçait de se compliquer d'un nouvel envahissement des fénians.

Est-il besoin d'ajouter que la milice est en outre nécessaire pour la répression des émeutes, le maintien des grèves dans les limites de la légalité, l'exécution des ordres et des jugements de tribunaux dans le cas de résistance par les parties condamnées.

Ainsi, tous ont toujours admis et admettent encore la nécessité d'avoir une armée de terre. Ne faut-il pas aussi une défense sur mer, puisque le Canada est un pays maritime, et, à cet égard, examinons l'ori-

gine de la législation canadienne sur le service militaire.

La question de la marine n'est pas nouvelle. Le parti libéral n'a eu qu'une seule politique sur ce sujet.

La nécessité d'une marine canadienne et la coopération à la défense de l'empire participent de l'essence même de la Confédération; dans cet acte et dans les négociations antérieures nous en trouvons le principe, l'origine.

En 1858, MM. Cartier, Ross et Galt étant à Londres en qualité de délégués du Gouvernement canadien pour traiter de la confédération alors projetée, écrivirent au secrétaire des colonies lui représentant l'avantage pour l'Angleterre de faire du Canada une "dépendance de l'empire avantageuse en temps de paix, puissante en temps de guerre". Voici ce passage:

Comme ces provinces ont une population de trois millions et demi, un commerce étranger excédant (louis) 25 millions et une marine commerciale qui ne le cède en importance qu'à celle de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, il est au pouvoir du gouvernement impérial, en autorisant leur confédération, de constituer une dépendance de l'empire avantageuse en temps de paix, puissante en temps de guerre et dont la création écarterait pour toujours la crainte de voir ces colonies augmenter la puissance d'une autre nation.

En 1865, toujours à propos de ce projet de confédération, sir John Macdonald, sir G.-E. Cartier, l'honorable G. Brown et M. A. T. Galt rendant compte au peuple canadien de leurs travaux, disaient:

Nous avons exprimé, au nom du Canada, le désir que ce projet de défense de toutes les parties de la province soit pris comme la base d'une entente et qu'une discussion complète et franche ait lieu quant au coût qui devrait être payé respectivement par les finances impériales et provinciales.

Nous avons exprimé le vif désir du Canada de continuer les relations qui existent avec la Grande-Bretagne et son consentement complet à une contribution à la défense de l'empire qui sera aussi large que possible en hommes et en argent.

Que disait encore sir G.-E. Cartier en 1864 au sujet du projet de confédération; s'adressant aux citoyens de Saint-Jean (N.-B.), il leur représentait qu'un des avantages serait la création d'une armée de 200,000 et une marine de 60,000 hommes. Lisons ces paroles:

Une autre considération de la plus haute importance est la défense du pays. Dans l'état où nous sommes, une province ne peut demander l'aide d'une autre en cas d'attaque, mais avec la confédération nous aurons une armée de 200,000 hommes et une marine de 60,000 hommes, et avec une telle force l'Angleterre serait beaucoup plus disposée à nous aider, en cas de besoin, que si nous dépendions d'elle seule.

Cartier voulait une marine de 60,000 hommes et cependant le revenu n'était que de

$20,000,000 par an; aujourd'hui, il est de plus de $100,000,000; l'opposition veut organiser une flotte de 3,000 hommes et nos contradicteurs crient à l'extravagance.

En 1867, l'acte de l'Amérique britannique du Nord vient en vigueur. Pour correspondre aux déclarations que je viens de citer, il contient un article (91) donnant au Canada le pouvoir de faire des lois, notamment sur la milice, le service militaire et le service naval, et la défense du pays.

En 1868, pour donner suite à cet article 91 de l'acte de la confédération, sir G.-E. Cartier faisait voter par le parlement canadien notre première loi de la milice et de la défense qui, quant à la marine, décrétait que "la milice navale se composerait des marins, matelots et personnes ordinairement employées sur les embarcations à voile ou à vapeur naviguant dans les eaux de la Puissance". A cette occasion il disait:

Je ne crains point, en proposant cette mesure, d'échec comme le bill de la milice de 1862 en fit subir à mes collègues et à moi-même. Je la crois nécessaire pour compléter la grande œuvre de la confédération. J'ai déjà fait observer, en d'autres circonstances, que trois éléments indispensables constituent une nation: la population, le territoire et la marine.

Mais le couronnement indispensable aussi de l'édifice est la force militaire. Aucun peuple ne saurait prétendre au titre de nation, s'il n'a chez lui un élément militaire et des moyens de défense.

Donc, la question d'une marine et la parcipation aux guerres de l'Angleterre remonte aussi loin que l'année 1858; dès 1868, notre loi la consacrait en principe, et le peuple a alors approuvé cette politique.

En 1884, sir John Macdonald déclarait à Londres que, dans tous les cas où l'Angleterre serait attaquée, le Canada prendrait sa part de dépenses dans une telle guerre. Je cite ses paroles:

Je réponds de la fidélité du Canada. Je crois que ses intérêts les plus chers dépendent de son union avec le plus grand empire du monde. Je crois que la politique de la Grande-Bretagne est opposée à toute guerre offensive et j'ai la conviction que le peuple du Canada est prêt à assumer sa part de responsabilité et de dépenses dans toute autre guerre.

En 1886, sir John Macdonald, d'après le "Times" de Londres, disait encore en parlant de l'Australie, du Canada et de l'Afrique australe:

A mesure que ces nations auxiliaires augmenteront en richesse et en population elles devront assumer de plus lourdes responsabilités.

Au nom de la Confédération canadienne, il peut dire qu'elle est prête à se joindre à la mère patrie, dans une ligue offensive et défensive, à sacrifier son dernier homme et à dépenser son dernier schelling pour la défense de l'empire et du drapeau anglais.

Quand on saurait que, dans toute querelle ou tout conflit avec l'Angleterre, il faudrait tenir compte de dix millions d'Australiens et de dix millions de Canadiens, qui augmentent en nombre chaque année, les autres nations y réfléchiraient à deux fois avant de déclarer la guerre.

Ainsi donc, la politique de coopération n'est pas nouvelle; elle date de 1858; elle a reçu l'appui des chefs les plus éminents du parti conservateur canadien de tout temps.

En 1887, se passa un événement extraordinaire: pour la première fois une conférence coloniale se tenait à Londres, afin d'y traiter des intérêts communs de la mère patrie et de ses dépendances, notamment de la défense.

Certaines dépendances avaient offert des troupes à l'occasion de l'expédition d'Egypte; de là l'idée de cette réunion pour aviser à assurer l'unité et l'uniformité d'action dans l'instruction militaire, dans la stratégie des moyens de défense concernant les colonies.

Sir Alex. Campbell, alors gouverneur d'Ontario, et l'hon. M. Fleming représentaient le Canada. Il fut question de la défense navale des colonies. Sir A. Campbell démontra ce qu'avait fait le Canada depuis l'acte de la confédération, alors qu'il s'était chargé de la défense sur terre; il s'en était acquitté efficacement au point d'avoir dépensé plus d'un million par an depuis 1867; l'Angleterre avait pu ainsi retirer ses troupes, sauf un bataillon anglais encore stationné à Halifax en 1887; le Canada avait aussi contribué pour des millions en argent et en terres à la construction des chemins de fer de l'Intercolonial, du Pacifique et autres voies, tous indispensables à la défense du Canada; notre pays ne pouvait donc pour le moment prendre charge de la marine, mais reconnaissait ses obligations à cet égard.

Ce fut à cette conférence que, pour la première fois, des colonies décidèrent de contribuer à l'entretien de la marine impériale; l'Australie souscrivait £106,000 par année et la Nouvelle-Zélande, £20,000.

En 1893, une seconde conférence avait lieu à Ottawa, mais il ne fut pas question de défense, vu que c'étaient les colonies qui l'avaient convoquée.

En 1897, troisième conférence à Londres; les représentants de l'empire y suggéraient aux colonies de contribuer à la marine en attendant la création de leurs flottes locales. La colonie du Cap commença à son tour à contribuer £30,000. Le Canada rejeta de nouveau ce mode de coopération qu'il considérait contraire à sa liberté et à son autonomie.

En 1902 avait lieu une quatrième conférence coloniale à Londres. Sir Wilfrid Laurier et sir Frederick Borden y représentaient le Canada. La question de la participation aux guerres de l'empire y fut longuement discutée. Les charges de l'Angleterre pour l'armée et la marine étaient de plus de deux cent millions de dollars par année, c'est-à-dire $6 par tête d'habitant du Royaume-Uni, tandis qu'au Canada la milice ne coûtait que 42 cents par tête, dont 1/15 payé par l'Angleterre. A cette conférence, l'Australie augmente sa contribution à £106,000 à £200,000; la Nouvelle-Zélande, de £30,000 à £40,000; la colonie du Cap, de £30,000 à £50,000; le Natal commença à souscrire £35,000; Terre-Neuve, £3,000, plus un capital de £1,800 pour un vaisseau-école. Que souscrivit le Canada? Rien, pas un sou; et pourquoi? Parce que ce système de coopération rappelait trop l'impôt; c'était en principe et en fait contraire à l'esprit autonome de notre Constitution. Toutefois, le Canada déclara qu'il était prêt à tenir compte d'un système de défense en coopération avec les autorités impériales. Lisons le mémoire présenté par les ministres canadiens à cette conférence:

Les ministres canadiens regrettent de n'avoir pu se conformer aux suggestions faites par lord Selborne au sujet de la marine et par M. St-John Brodrick au sujet de l'armée. Les ministres désirent faire remarquer que leurs objections se sont élevées, non pas tant au sujet des dépenses qui en découlent, que de la croyance que l'acceptation de ces propositions comporterait un important abandon des principes du gouvernement colonial. Le Canada apprécie hautement la mesure d'indépendance locale qui lui a été accordée de temps à autre par les autorités impériales et qui a produit des résultats remarquables au double point de vue du progrès matériel du pays et du raffermissement des liens qui le rattachent à la mère patrie.

Mais si, pour ces motifs, les ministres canadiens sont obligés de refuser leur acceptation des propositions de l'amirauté et du War Office ils se rendent parfaitement compte des devoirs imposés au Canada, à mesure qu'il se développe en population et en ressources, pour faire un octroi plus libéral aux préparations nécessaires de défense personnelle que chaque pays doit assumer et supporter.

Actuellement les dépenses du Canada pour le service de la défense, sont limitées au côté militaire. Mais le gouvernement est disposé à tenir compte également d'un système naval de défense.

Sur le littoral canadien on trouve en grand nombre des hommes admirablement aptes à constituer une réserve navale et on espère pouvoir, à une date rapprochée, inaugurer un système d'entraînement qui mettra ces hommes en état de prendre part à la défense en cas de nécessité.

Pour terminer, les ministres répètent que, bien que le gouvernement canadien soit dans l'obligation de repousser les propositions qui ont été soumises, ils comprennent l'obligation pour le Canada de faire pour la défense des dépenses proportionnées à l'augmentation de sa population et de sa richesse.

Ils consentent à ce que ces dépenses soient faites de manière à dégrever le contribuab!

de la mère patrie des impôts qui pèsent sur lui.

Ils ont aussi le ferme désir d'organiser leurs systèmes de défense, en coopération avec les autorités impériales, sous la direction d'officiers expérimentés du service impérial, en tant que cela sera compatible avec le principe de l'autonomie qui a été un facteur si puissant dans la consolidation de l'unité impériale.

Plus tard, M. Borden disait à la Chambre, le 13 mars 1903, page 37, version française des Débats:

Les délibérations écrites de la conférence intercoloniale nous ont appris que le gouvernement canadien avait proposé la création d'un corps de défense maritime dans nos eaux.

Le premier ministre répondait (page 51):

J'estime que, en tant que nation—et c'est ce que nous prétendons être—nous devons nous charger de notre propre défense, et s'il faut pour cela accroître notre puissance militaire et maritime, je suis persuadé que le Parlement et la nation se feront un plaisir de fournir les deniers nécessaires.

M. Monk ajoutait (page 64):

Monsieur l'Orateur, j'ai écouté très attentivement le très honorable leader de cette Chambre, quand il a parlé au sujet de la conférence coloniale.

Citons aussi les paroles de M. Bourassa à la Chambre, le 13 mars 1903 (pages 78, 79). M. Bourassa approuvait aussi alors la politique libérale à la conférence de 1902. Voici ce qu'il disait ce 13 mars 1903 à la Chambre:

En somme, le résultat de la conférence impériale et l'attitude de nos délégués me paraissent tout à fait satisfaisants. Cette attitude a pu déplaire en certains quartiers, mais la très grande majorité du peuple décidera que nos représentants ont accompli leur devoir d'hommes d'Etat canadiens et de citoyens britanniques.

Voici en outre ce qu'il déclarait encore au sujet de cette conférence, au cours d'une assemblée à Grand'Mère, je crois:

En 1902, une grande conférence coloniale fut tenue à Londres, et sir Wilfrid Laurier y fût représenter le Canada, avec distinction et éloquence. Chamberlain demanda aux premiers ministres coloniaux et à sir Wilfrid Laurier de consentir à une politique par laquelle le Canada et les colonies s'engageraient à exercer et à former des soldats pour les guerres de l'empire. Seul, M. Laurier refusa. Aussi, quand il revient de Londres, je fus l'un des premiers à lui offrir mes félicitations, debout comme un homme, en lui assurant que je l'aiderais de toutes mes forces, tant qu'il soutiendrait cette politique.

Ainsi donc, dès 1902, le projet d'organiser la marine conformément à la loi sur la milice et la défense de 1868, était devant le peuple et la Chambre recevait dès lors l'approbation des conservateurs et des nationalistes. Il a même été discuté de nouveau à la Chambre en 1904. En effet, je trouve dans le hansard de 1904, page 5336, un débat du 21 juin 1904, sur les crédits de la marine; il s'agissait d'un crédit sur les "Frais d'enquête concernant l'établissement d'une marine militaire et d'une école de navigation". Je le cite en entier:

M. DANIELS: Si le Gouvernement entend créer une marine militaire, je voudrais savoir où les choses en sont rendues et quels progrès ont été accomplis.

L'hon. M. PREFONTAINE: Quant à la création d'une marine militaire, on s'est borné à recueillir des renseignements. Lorsque nous les aurons obtenus et lorsque nous aurons élaboré notre projet, il sera temps de faire connaître nos intentions.

Les journaux ont traité cette question depuis deux ans et le Gouvernement a reçu de vives sollicitations.

M. KEMP: Le ministre déclare que les journaux ont agité cette question. J'imagine qu'il entend parler du projet de créer une marine canadienne. Dois-je comprendre que le Gouvernement n'a encore aucune politique arrêtée sur ce sujet?

L'hon. M. PREFONTAINE: Nous avons une politique arrêtée, en ce sens que nous approuvons la création d'une marine.

C'est un projet tout nouveau qu'il nous faut étudier avant d'en entreprendre la réalisation.

M. KEMP: Alors, le ministre est d'avis qu'un pays aussi vaste que le nôtre, baigné par l'océan sur une aussi grande étendue devrait avoir une marine quelconque et ne pas dépendre entièrement de l'Angleterre. Naturellement, les dépenses seront considérables, mais il me semble qu'il est temps de prendre des mesures pour former le noyau d'une marine canadienne. Ce projet est à l'étude depuis plusieurs années et le ministre devrait être en état de nous renseigner davantage.

L'hon. M. PREFONTAINE: Un crédit de $7,500 a été inscrit dans le budget du dernier exercice (1903) pour la première fois, et l'honorable député se rappelle combien longue a été la session. Il faudra probablement envoyer quelqu'un en Angleterre, afin de recueillir des renseignements concernant l'organisation de ce service, etc., etc., ce qui n'a pas encore eu lieu. Toutefois, la première chose à faire, selon moi, est de créer des écoles de navigation. . .

M. T. C. CASGRAIN: Si je comprends bien, le Gouvernement est en faveur du projet de créer une marine militaire au Canada?

L'hon. M. PREFONTAINE: Oui.

Ainsi, encore à la Chambre en 1904, le Gouvernement déclare qu'il "approuve la création d'une marine, et que sa politique est arrêtée en ce sens".

M. Bourassa qui était alors député fédéral prit part aux débats dès le début de la séance et n'a fait entendre aucune protestation. Ce qui ne l'empêche pas aujourd'hui de dire que la défense navale est une question nouvelle, que le Parlement a été pris par surprise.

A l'automne de 1904, avaient lieu les élections fédérales; le gouvernement Laurier fut maintenu au pouvoir par une immense majorité. Le peuple approuvait donc sa

politique navale comme toute autre; et jusque là, tous, libéraux, conservateurs, nationalistes, électeurs, tous étaient d'accord, en faveur d'une marine canadienne.

Une nouvelle conférence eut lieu à Londres en 1907. Sir Wilfrid Laurier maintint son attitude de 1902, et reçut à cet égard l'approbation de lord Tweedmouth qui déclara:

Quant au Canada, je crois que l'on a tort de dire qu'il ne fait rien en matière de défense navale. A mon avis, l'on ne tient pas suffisamment compte de la lourde tâche que le gouvernement fédéral s'est imposé en protégeant les pêcheries. De plus, les arsenaux militaires de Halifax et d'Esquimalt ont été cédés au Canada et leur entretien est maintenant à sa charge. Je crois que c'est là une contribution très considérable au point de vue de nos intérêts navals. Les représentants du Canada ne se proposent de faire aucun changement à la politique qu'ils ont suivie jusqu'ici, sauf qu'ils ont annoncé qu'ils étaient prêts à faire tout en leur pouvoir pour éveiller un intérêt de plus en plus vif dans notre marine par toute la Confédération, et je crois qu'ils rendront de cette façon un précieux service à l'empire en général.

Les délibérations de cette conférence furent soumises au Parlement canadien qui de nouveau approuva l'attitude du Gouvernement.

Dès l'ouverture de la session de 1909, c'était en décembre, je crois, l'honorable G. E. Foster, député conservateur, faisait mettre à l'ordre du jour la résolution suivante:

La Chambre est d'avis, vu le développement considérable de ses ressources si grandes et si variées, vu la position géographique qu'il occupe et qui font présager d'autres ressources ; vu cet esprit de conservation et ce respect de soi, qui seuls sont avantageux à une nation forte et qui se développe, que le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps à assumer sa part de responsabilité dans le fardeau qui résulte, financièrement parlant, de la protection efficace de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

La raison d'être de cette résolution, fut, à ce que dit M. Foster, que la suprématie navale de l'empire était menacée par les armements exagérés de l'Allemagne. L'Angleterre avait pour principe de toujours avoir une marine plus forte que celle des deux autres plus fortes nations maritimes combinées (two power standard); mais l'augmentation énorme de la flotte allemande faisait perdre à l'Angleterre cette supériorité; en effet, réunies et alliées, les flottes des Etats-Unis et d'Allemagne mettait en danger la suprématie navale anglaise.

Cette résolution dormit de décembre 1908 au 29 mars 1909 alors que lui fut substituée une résolution rédigée par le premier ministre et le chef de l'opposition: elle se lit comme suit:

La Chambre reconnaît le besoin qui incombe au peuple canadien, à mesure que sa population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes **le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.**

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager la prompte organisation d'une marine canadienne **coopérant et s'entendant au préalable sur tous les points avec la marine impériale, d'après le plan proposé par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et fondée sur le principe de la suprématie navale** de la Grande-Bretagne **qui est essentielle à** la protection efficace du commerce, **à la sécurité de l'empire et au maintien de la paix mondiale.**

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toute **mesure propre à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.**

Combien de députés ont voté pour cette résolution? Tous; elle a été votée à l'unanimité.

Cet ordre du jour disait donc: le peuple canadien à mesure que sa politique et ses richesses augmenteront, doit assumer plus de responsabilité dans sa défense nationale: sa défense nationale, voilà la marine; et toute la Chambre ayant voté cela, tous y compris M. Borden, M. Monk sont pour la marine; la résolution rejette le principe de contribution au trésor impérial pour fins navales et militaires; et toute la Chambre ayant voté cela, tous y compris M. Borden et les conservateurs ont donc voté d'avance contre le don de trois dreadnoughts ou de $25,000,000 demandés plus tard par eux; la résolution continue: "Cette Chambre approuvera toute dépense pour la prompte organisation d'une marine canadienne; voilà de nouveau la marine et organisée promptement et toute la Chambre ayant voté cela, tous y compris M. Borden et M. Monk ont donc voté d'avance contre le plébiscite car il fallait agir promptement; la résolution ajoute la prompte organisation d'une marine canadienne coopérant et s'entendant au préalable sur tous les points avec la marine impériale, et toute la Chambre ayant voté cela, tous y compris M. Borden et M. Monk ont voté l'entente avec l'amirauté anglaise; la résolution continue: L'organisation d'une marine fondée sur le principe de la suprématie navale de la Grande-Bretagne: voilà la participation aux guerres de l'empire, et toute la Chambre ayant voté cela, tous y compris M. Monk et autres nationalistes ont voté d'avance la loi de la marine per-

mettant au Parlement de mettre la flotte quand il le jugera à propos au service de l'Angleterre.

Comparons maintenant le mémoire des ministres canadiens à la conférence de 1902; on y disait: Les ministres " comprennent l'obligation pour le Canada de faire pour la défense des dépenses proportionnées à l'augmentation de sa population et de sa richesse ". " Le ministère est disposé à mettre à l'étude un système naval de défense." "Ils (les ministres) ont aussi le ferme désir d'organiser leur système de défense en coopération avec les autorités impériales ". Ainsi la résolution du 29 mars est presque mot pour mot la répétition du mémoire du Canada à la conférence de 1902.

Quand donc sir Wilfrid Laurier a-t-il cependant, quand s'est-il élevé, où que ce 29 mars 1909, sûrement.

La France avait maintenu des troupes au Canada depuis la fondation de Québec en 1608 jusqu'à la cession du pays en 1760; depuis cette dernière date, nos citadelles et nos forts étaient gardés par des régiments d'Angleterre.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867 donnait au Parlement le pouvoir de faire des lois notamment sur la milice, le service militaire et le "service naval", et la défense du pays. Article 91, paragraphe 7.

Il y a de cela quarante-trois ans, et nos adversaires osent dire que la marine est une nouvelle question quand la loi qui l'autorise est vieille d'un demi-siècle. Mais poursuivons.

Lors de la confédération il fut convenu que le Canada se chargerait de la défense sur terre, l'Angleterre devant retirer ses troupes à mesure que s'organiserait notre milice, mais la Grande-Bretagne restait encore chargée de la défense navale.

Pour donner suite à cette entente, le Parlement canadien vota en 1868 la loi concernant la milice et la défense du Canada. Que dit l'article 6:

Division de la Milice.

Article 6.—La milice sera divisée en milice active et milice de réserve:

La milice active comprendra la milice volontaire, la milice régulière et la milice navale.

La milice volontaire se composera des corps levés au moyen de l'enrôlement volontaire.

La milice régulière se composera: des hommes qui s'enrôlent volontairement au service dans la milice,—ou des hommes tirés au sort pour le service,—ou de ceux qui s'enrôlent volontairement pour servir avec les hommes tirés au sort, et des hommes tirés au sort.

La milice navale se composera des marins, matelots et personnes ordinairement employés sur les embarcations à voiles ou à vapeur naviguant dans les eaux de la Puissance.

M. LACHANCE.

La milice de réserve comprendra tous les hommes qui ne servent pas alors dans la milice active.

Donc, de nouveau on consacre le principe de la défense navale et toujours depuis, cette disposition est restée dans notre loi; cependant en dépit de ces faits, il se trouvera sans doute encore des hommes assez audacieux pour prétendre que la question de la marine est nouvelle.

Pour se conformer à l'engagement contracté lors de la confédération, le Canada créa un département de la Milice et prit charge des citadelles, des forts graduellement. Pour ce faire, le pays a déboursé de 1867 à 1905 une moyenne de un million et demi par an et depuis 1905, environ cinq millions par an; cette année, c'est huit millions, donc, depuis quarante-cinq ans, un total de cent trois millions de dollars. Il possède aujourd'hui 3,000 hommes dans la force permanente (officiers et soldats) plus de 60,000 hommes dans la milice volontaire; l'armée compte aussi 12,000 chevaux.

Ainsi, le Gouvernement est maintenant obligé de dépenser une moyenne de six millions de dollars pour la milice de terre; cependant, quand s'est-il élevé, où que ce soit, une seule voix pour réclamer la suppression de l'armée? Jamais, ni dans la Chambre ni dans le peuple, tant la nécessité, l'urgence de ces forces s'imposent en tout temps et dans tous les pays, petits ou grands.

Pour qu'un pays soit bien protégé, il faut le sauvegarder de toutes parts. Que servirait au cultivateur d'entretenir d'excellentes clôtures de ligne sur sa terre qui aboutit à une rivière, si, faute de clôture en front de cette rivière, les animaux entrent et ravagent ses champs? Ce serait ridicule, n'est-ce pas? Et bien le Canada est borné par d'immenses rivières, deux océans; à l'est il a plus de 12,000 milles de côte sur l'Atlantique; à l'ouest, 4,000 milles de côte sur le Pacifique.

Cela étant, de nouveau je défie quiconque de citer un principe, une raison expliquant qu'il ne soit pas nécessaire, urgent même de protéger le Canada du côté des océans tout comme du côté des frontières; qu'on trouve donc un fait démontrant que le Canada, tel qu'il est situé sur la mappemonde, n'ait pas autant besoin de forces de mer que de forces de terre. Dans la configuration géographique du pays se trouve la raison primordiale qui inspire l'opposition en demandant d'organiser une marine canadienne.

Sans doute c'est à l'Angleterre à défendre le Canada; elle ne s'y est du reste jamais refusé. Depuis 1760 ses bataillons dans nos citadelles, ses marins sur nos littoraux ont diligemment sauvegardé les intérêts et la tranquillité du Canada. Quel est l'homme soucieux de vérité historique qui n'admet que c'est au prestige militaire d'Albion, à son drapeau flottant sur les villes et les

rives canadiennes que nous devons la paix ininterrompue dont nous jouissons depuis plus d'un siècle, paix qui s'est épanouie en un merveilleux développement de ce pays, en une bienfaisante éclosion de toutes les libertés, civiles, politiques, religieuses, commerciales, paix qui a permis au Canada de passer de l'état de colonie inconnue au rang de nation à réputation mondiale.

Jusque vers 1905, l'Angleterre avait eu une marine de guerre dont la force égalait au moins la force des deux plus puissantes marines du monde, ce qui la rendrait maîtresse incontestée de l'empire des mers; elle en faisait la police pour le bien général de l'humanité civilisée. Ses navires protégeaient les côtes de ses possessions africaines, asiatiques et canadiennes par des croisières prolongées dans leurs eaux.

Mais, depuis une dizaine d'années, d'autre pays, tels l'Allemagne, les Etats-Unis, l'Italie ont énormément augmenté leurs forces navales; et l'Angleterre a dû, pour assurer à sa flotte des moyens d'actions plus efficaces, plus prompts, la concentrer sur des points stratégiques au lieu de la laisser dispersée un peu partout sur la surface du globe; voilà pourquoi depuis 1905 elle a retiré de l'Atlantique et du Pacifique les douze navires de guerre qui avaient charge des littoraux canadiens et dont les stations navales étaient Halifax et Esquimalt. Maintenant il nous faut compter sur Ottawa ou nous passer de toute défense locale.

Est-ce à dire que la mère patrie nous ait délaissés? Non; avant d'agir ainsi, elle a conféré avec ses colonies et le Canada, en particulier, et s'est convaincue que nous étions ou serions sous peu en état d'assumer la garde de nos côtes et la protection de notre commerce.

Mais la Grande-Bretagne continue et continuera quand même à nous défendre; que l'on nous attaque chez nous, que l'on nous moleste au dehors, et elle volera à nore secours. Quel que soit la flotte que le Canada se donne, il nous faut encore l'autorité morale et le prestige militaire de l'Angleterre pour circuler librement et sûrement à travers le monde, pour continuer notre ascension vers les sommets où dominent les grandes nations. Du reste, l'Angleterre est fière du Canada; c'est un des plus beaux joyaux de la couronne et quiconque y portera une main sacrilège verra s'élancer sur lui le lion britannique rugissant. Mais nous avons besoin quand même d'une flotte pour prévenir toute surprise, pour résister du moins pendant quelque temps aux actes d'hostilité, pour repousser une attaque ou tout au moins la tenir en échec, le temps de nous reconnaître, d'appeler à notre secours la mère patrie.

Le Canada est incontestablement devenu une nation. N'est-il pas cependant profondément triste de trouver des Canadiens qui, pour se donner un prétexte de combattre la marine, n'hésitent pas à le rabaisser au rang de colonie à peine libérée de l'esclavage. Par bonheur, ces dévoyés crient en vain dans le désert; car de l'Atlantique au Pacifique, il n'y a qu'une voix pour proclamer que le Canada est aujourd'hui une nation, une nation de fait, sinon de droit, soumis, il est vrai, à la couronne britannique, mais pour qui cette couronne n'est plus un fardeau.

Libres nous sommes ici comme l'oiseau dans l'air; toutes les libertés nous inondent à la fois de toutes parts: liberté dans nos foyers, liberté dans nos écoles, liberté dans nos églises, liberté dans nos municipalités, liberté dans nos provinces, liberté dans notre commerce au point de traiter avec qui nous plaît et de taxer même les produits de la mère patrie. Une seule liberté nous manquait encore partiellement: la liberté militaire, si je puis dire; et bien, c'est celle-là, la dernière que nous voulons assurer d'une manière définitive, et c'est elle que nous consacrerons par la marine canadienne.

Le premier devoir de toute nation est de pourvoir à la défense nationale, sur ses côtes comme sur son territoire. Il n'en est pas une seule dans tout l'univers qui n'ait reconnu cette obligation. L'Argentine, le Chili, la Colombie, Costa-Rica, le Danemark, l'Equateur, la Grèce, Haïti, la Hollande, la Norvège, le Paraguay, le Pérou, le Portugal, Saint-Domingue, la Suède sont des contrées ayant des littoraux, leur population respective varie de 500,000 âmes à 7 millions d'âmes; chacun de ces pays a une flotte. Deux puissances européennes seulement n'en possèdent pas et pour cause: La Suisse située au centre de l'Europe et qui n'a aucune frontière maritime, puis la Belgique qui n'a que 14 lieues de territoire maritime à protéger et dans ces 14 lieues un seul port considérable, le port d'Anvers qu'elle a cerclé de fortifications énormes au coût de 14 millions de dollars.

Pour le Canada, ce n'est pas seulement un port à fortifier, mais toutes les Provinces maritimes, Halifax, Saint-Jean, le Cap-Breton, l'île du Prince-Edouard, tout le littoral du Pacifique, le golfe San-Juan, Vancouver, Victoria, Esquimalt, Prince-Rupert, les abords du Yukon, en un mot 16,000 milles de côte; ce sont des milliards de piastres en forêts, en mines, en pêcheries qu'il faut sauvegarder.

Voulez-vous que nos affaires prospèrent, il n'y a qu'un moyen: donnez à tous les commerçants de l'univers la preuve que leurs marchandises sont en sûreté quand elles voyagent sur notre territoire comme sur nos mers, et c'est plus que jamais l'heure de fournir cette garantie au monde entier puisque le Canada se prépare à ouvrir " le plus court chemin entre l'Europe et l'Asie pour faire passer par ses navires et ses chemins

de fer les marchandises qui s'échangent entre ces deux continents".

J'ai entendu dire: Pas de marine, mais érigez des forts sur les côtes. Soit, la stratégie militaire exigerait un fort à chaque mille; donc, pour assurer une défense continue, il faudrait douze cents forts sur l'Atlantique, quatre cents sur le Pacifique; chacun coûterait au moins $250,000, ce qui ferait une dépense totale de $350,000,000.

Et c'est sérieusement que nos contradicteurs débitent de telles inconséquences!

Pour l'année dernière, nos pêcheries ont rapporté environ $30,000,000. Donc, en douze mois, ces terrains de pêche rapportent assez pour entretenir une flotte canadienne pendant plusieurs années. Nos territoires de pêche couvrent à l'intérieur une superficie de 250,000 milles carrés; sur le littoral de l'Atlantique, 15,000 milles carrés; sur celui du Pacifique, 21,000 milles carrés; donc, un total de 286,000 carrés d'un rendement de plus de 30 millions de dollars par année. Qui est prêt à dire qu'il ne faut pas protéger ces 30 millions de piastres et, partant, les pêcheries qui les produisent.

Le Canada fait aujourd'hui des affaires avec l'Orient, l'Occident, le Nord, le Sud; ses produits circulent à travers tous les pays et toutes les mers; son commerce est de près d'un milliard par an; on nous classe au cinquième rang parmi les nations qui font le plus d'affaires; ne trouvez-vous pas qu'il soit indispensable de protéger ce milliard de dollars? Croyez-vous donc que si notre pays n'avait pas joui du prestige militaire de l'empire britannique, les capitaux et les biens étrangers auraient ainsi afflué vers le Canada, et les nôtres vers le dehors?

Le commerce n'est pas sentimental, il recherche avant tout des garanties et, si l'on veut que le nôtre continue à grandir, il faut que persiste à l'étranger la conviction que bien que l'Angleterre ait retiré sa flotte de nos eaux depuis 1905, le Canada continuera la police de nos mers et protègera efficacement les intérêts financiers de tous.

M. CARVELL (Traduction): En donnant au comité des renseignements sur ce que coûterait la construction des navires au Canada, le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit qu'un croiseur du type Bristol coûterait £389,851, dont £170,499 pour la coque, £154,521 pour la machinerie, £35,450 pour l'armement, £7,201 pour les accessoires, £8,000 pour les provisions et £14,180 pour les provisions et munition de réserve. Les entrepreneurs qui devaient construire les navires canadiens, d'après l'arrangement proposé, n'étaient pas tenus de fournir les quatre derniers item. L'honorable ministre a informé le comité que le coût de ces quatre objets serait de 40 p. 100 de plus, mais il a admis qu'il y avait erreur dans ses chiffres et a dit qu'il fournirait ces jours-ci à la Chambre un état exact. Il a ajouté que ces croiseurs étant des croiseurs non cuirassés, il ne serait pas nécessaire de fournir de cuirasse, mais qu'il faudrait de la cuirasse pour les châssis et les tourelles, bien qu'il ne pût dire quelle quantité il faudrait employer. Je serais heureux que l'honorable ministre renseignât la Chambre d'une façon définitive sur ces deux points.

M. GAUVREAU (texte): Monsieur le président, si les circonstances n'étaient pas aussi solennelles, si nous n'étions pas à une de ces heures mémorables où l'avenir de notre pays semble menacé d'un malheur irréparable, par le fait que l'on veut nous engager dans une voie large mais pleine d'inconnus et sans savoir ce qui nous attend au bout du chemin; si la grave question qui occupe le pays et le Parlement depuis plusieurs années n'était aussi épineuse et ne demandait le concours de toutes les bonnes volontés pour arriver à une solution efficace pour le plus grand bien de l'empire et du Canada, je me serais sans doute contenté de garder le silence, laissant à ceux que la nature a favorisé du don de l'éloquence le soin de se faire entendre dans cette Chambre.

Mais en face de ce qui se passe, le silence n'est plus permis, même les interruptions plus ou moins bon enfant auxquelles je me suis accoutumé parfois depuis quelque temps, sans vouloir être désagréable à personne, même ces interruptions doivent être mises de côté, et confiant que je remplis un devoir sacré, je dois à moi-même, je dois à mes électeurs qui m'ont gardé leur confiance pendant plus de quinze ans, je dois à ma province, et par-dessus tout je dois à mon pays, le Canada, d'occuper le temps de cette Chambre pendant quelques minutes pour expliquer la position que j'entends prendre sur cette question qui divise les deux grands partis en ce pays: marine permanente ou contribution, et que j'appellerais, moi: la propre défense du Canada ou un tribut à l'Angleterre.

Pour arriver à expliquer et motiver la position que j'entends prendre sur ces grands problèmes, il faut remonter quelque peu en arrière et refaire la route parcourue jusqu'à cette heure.

Comme le disait avec tant de justesse et de bon sens l'honorable député de Bagot, cette question de marine n'est pas nouvelle pour nous tous, elle est vieille comme la Confédération, elle remonte même à 1864, alors que le grand homme d'Etat, sir Georges-Etienne Cartier, prononçait les paroles suivantes, dans une immense assemblée, à Saint-Jean:

Une autre considération de la plus haute importance est la défense du pays. Dans l'état où nous sommes, une province ne peut

demander l'aide d'une autre, en cas d'attaque, mais avec la confédération nous aurons une armée de 200,000 hommes et une marine de 60.000; et avec une telle force, l'Angleterre serait beaucoup plus disposée à nous aider en cas de besoin que si nous dépendions sur elle.

Je ne suis pas prêt à dire que ces paroles, de prime abord, n'alarmèrent pas les citoyens de ce pays, et surtout ceux de ma province natale; il y eut de l'agitation, c'est vrai,—mais sir Georges-Etienne Cartier revint à l'assaut, se multiplia à faire des assemblées d'éducation.

C'est avec des paroles comme celles que je vais lire qu'il réussit à pacifier tout le monde et leur faire accepter un état de choses nouveau—que les nôtres voyaient avec défiance—ayant appris aux reflets sanglants des incendies de leur demeure et à l'horreur des visions atroces des gibets sur lesquels tombaient les têtes de bien des patriotes, qu'il fallait être prudent et n'y aller en fait de nouveauté qu'avec crainte et suspicion.

Voici ce qu'il disait en 1864:

La province de Québec n'a pas le droit de se mettre en travers de la marche politique et d'arrêter une grande idée. Si elle le fait, c'en est fini d'elle; elle retombe dans les luttes de 1837, avec cette différence que ce ne seront plus les émissaires anglais auxquelles elle aura affaire, mais à ses propres compatriotes des autres races qui ne lui pardonneront jamais son entêtement.

Ne cherchons donc point à entourer notre nationalité d'un horizon sans grandeur et sans portée! Elargissons plutôt, le cercle autour d'elle, c'est le moyen de la faire grande et belle, en grandissant ses enfants et ses défenseurs.

Le peuple de ce pays comprit l'idée générale et patriotique de cet homme d'Etat dont nous sommes heureux de saluer la statue érigée sur le terrain qui entoure ce Parlement, et aux élections générales qui suivirent la Confédération, les députés élus alors passèrent le bill de la milice de terre et de mer, qui est resté dans nos statuts jusqu'en 1910.

Que dit ce bill de la milice en ce qui regarde les marins à être enrôlés en cas de guerre? Voici ce que nous lisons à l'article 12 de la loi de la milice, telle que décrite aux statuts de 1886:

12. La milice est divisée en milice active et milice de réserve-forces de terre et en milice active et milice de réserve-forces navales;

La milice active-forces de terre se compose:

a) Des corps levés au moyen de l'enrôlement volontaire;

b) Des corps levés au moyen du tirage au sort;

c) Des corps composés d'hommes levés au moyen de l'enrôlement volontaire et d'hommes tirés au sort pour le service. La milice active-forces navales—qui est levée de la même manière, se compose des marins, matelots et individus ordinairement employés sur les bâtiments à vapeur ou à voiles naviguant dans les eaux du Canada;

La milice de réserve—tant de terre que de mer—se compose de tous les hommes qui ne servent pas alors dans la milice active.

Cette loi était restée dans les statuts de ce pays, n'ayant jamais eu besoin—grâce à Dieu—d'avoir recours à nos militaires—encore moins à nos marins, pour la défense de notre pays—dans des guerres menaçantes.

Il est vrai que nous avons eu les alertes de 70—au sujet des féniens—nous avons eu notre expédition du Nord-Ouest; nos soldats volontaires sont allés en Egypte, lors de l'expédition du Nil—à l'appel de l'Angleterre. Nous avons vu nos volontaires s'enrôler pour la guerre d'Afrique, et prouver à tout l'univers que les soldats canadiens pouvaient se battre et mourir en braves pour la défense de l'empire, et ce n'est pas sans émotion, monsieur l'Orateur, que l'on passe sur la place de l'Hôtel-de-Ville d'Ottawa; en voyant le monument élevé à la mémoire des braves morts au champ d'honneur sur le veldt africain, nous nous inclinons devant ces héros dont les noms—canadiens anglais et canadiens français—sont burinés pour jamais, au temple de la renommée, pour l'enseignement des générations futures.

Notre milice volontaire a pu être appelée sous les armes, mais l'occasion ne s'est pas offerte d'avoir recours à notre milice des mers pour la défense du pays, bien que la loi du Canada en reconnaît l'existence et l'obligation en cas d'urgence.

Nous sommes rendus en l'an 1909. Le pays est riche et prospère, sous une administration libérale, il ne pouvait en être autrement. Les revenus augmentent; des travaux gigantesques s'exécutent pour le plus grand bien du Canada; les taxes diminuent, grâce à la préférence donnée aux produits manufacturés anglais et à une administration sage, progressive, et prévoyante; nos surplus se chiffrent chaque année dans les millions; alors, voyant ce qui se passent en Europe, en face des armements des nations qui semblaient menacer la suprématie de l'Angleterre sur les mers, le Canada, le plus beau joyau de la couronne impériale, ne voulut pas rester indifférent aux nécessités de l'heure présente; aussi, lors de la conférence impériale de 1902, nos ministres s'empressèrent de dire aux têtes dirigeantes de l'empire à Londres ce qui suit, dans un mémoire qui parle par lui-même et dont je me propose de donner ici quelques extraits.

Ce mémoire est un document historique à la gloire et à l'honneur de ceux qui l'ont préparé et présenté au gouvernement britannique. C'est un monument de clarté, de bon sens, de logique et digne des hom-

mes d'Etats qui l'ont pensé et conçu, et digne de ceux qui l'ont accepté et consenti à ce qu'il soit mis en pratique.

Ce mémoire est devant les yeux de tous ceux qui ont suivi les événements qui se sont succédés depuis cette mémorable conférence du 11 août 1902, devenue depuis historique dans les annales politiques du Canada. Cependant, laissez-moi vous en rappeler les principaux passages:

Les ministres canadiens regrettent de ne pouvoir adhérer aux propositions faites par lord Selborne au sujet de la marine. Les ministres désirent démontrer que leurs objections proviennent moins de la dépense qui serait supportée que de la conviction que l'adhésion aux propositions constituerait une infraction du principe de l'autonomie coloniale. Le Canada apprécie hautement la somme d'indépendance locale qui lui a été graduellement accordée par les autorités impériales et qui a produit de si heureux résultats sous le double rapport du progrès matériel du pays et de l'affermissement des liens qui l'unissent à la mère patrie. Mais tout en s'abstenant, pour ces raisons, de souscrire aux propositions de l'amirauté et du bureau de la guerre, les ministres canadiens comprennent parfaitement le devoir qu'il y a pour le Canada, à mesure qu'il grandit en population et en richesse, de dépenser plus largement pour les préparatifs nécessaires à sa propre défense, tâche que tout pays doit assumer et prendre à sa charge.

Jusqu'à présent, les dépenses faites par le Canada pour sa défense sont restreintes à l'armée de terre. Le Gouvernement canadien est tout autant disposé à donner son attention à la partie navale de cette défense. Il y a, sur les côtes du Canada, un grand nombre d'hommes admirablement doués pour former une réserve navale, et on espère qu'avant longtemps il sera possible de tomber d'accord sur un système qui assurerait l'entraînement de ces hommes et l'utilisation de leurs services pour la défense en cas de besoin.

Les ministres répètent, en terminant, que tout en étant obligés de refuser son concours aux mesures proposées, le Gouvernement canadien comprend parfaitement l'obligation où se trouve le Canada de contribuer à ces dépenses en proportion de son accroissement en population et en richesses. Ces ministres sont d'avis que ces dépenses doivent être réparties de façon à soulager le contribuable de la mère patrie de quelques-unes des charges qu'il supporte en ce moment; ils désirent au plus haut point voir exécuter ces projets de défense en coopération avec les autorités impériales et sous la direction d'officiers impériaux d'expérience, en tant que la chose sera conforme aux principes du gouvernement autonome, qui a été un si puissant facteur dans le développement de l'unité de l'empire.

Voilà le langage d'hommes d'Etat soucieux de leur responsabilité comme représentants du peuple canadien et désireux de ne rien faire qui aurait pû, en quoi que ce soit, affecter l'autonomie de notre pays.

Aussi, revenus au Canada, leur conduite patriotique et désintéressée fut approuvée par les Chambres lors de de la session de 1903, et ratifiée par une grande majorité des électeurs du pays en 1904 et en 1908.

M. GAUVREAU.

De 1902 à 1909, rien de saillant dans la politique canadienne ou impériale qui doive nous entraîner hors de la grande voie où nous marchons à pas de géant, bâtissant un transcontinental, développant notre commerce, creusant le Saint-Laurent, ouvrant des horizons nouveaux à deux nouvelles provinces, doublant notre immigration et rapatriant les nôtres, augmentant les subsides aux provinces, en un mot, grandissant toujours au point de devenir une nation dans le grand empire sur les possessions duquel le soleil ne se couche jamais!

Mais voici que l'horizon semble se charger de nuages pour la mère patrie. Les ministres anglais eux-mêmes s'alarment,— on craint que l'Allemagne ne vienne à fondre sur l'Angleterre pour essayer de détruire sa suprématie sur les mers et par là même briser du coup la nécessité de nouveaux armements de plus en plus lourds pour le peuple allemand, déjà resserré dans les étroites limites d'un empire trop restreint pour sa population débordante.

Les anxiétés de la mère patrie trouvent un écho dans toutes les colonies, et le Canada se rappelant les résolutions de 1902, comprit que le temps était arrivé de démontrer à l'empire et à ceux qui seraient tentés de l'attaquer, que nous ne pouvions rester inactifs plus longtemps, et quand ce ne serait que pour l'effet moral au point de vue de la défense de l'Angleterre par toutes ses colonies ensemble, il fallait faire quelque chose.

C'est de ce sentiment profondément ancré au cœur des fidèles sujets de Sa Majesté le roi d'Angleterre que naquit la fameuse résolution du 29 mars 1909, qui restera dans l'histoire non seulement comme le point de départ d'un grand événement politique au Canada, mais comme l'expression la plus franche des sentiments de loyauté des Canadiens tous ensemble envers le grand empire, sous le drapeau duquel nous sommes tous frères et à la défense duquel nous sommes prêts à donner le meilleur de nous-mêmes: notre vie, notre sang!

A partir de cette résolution adoptée unaniment par les Chambres canadiennes, et qui se lisait ainsi:

Cette Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser la prompte organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

A partir de cette résolution, il semblait décidé que nous aurions une loi navale, expression du vœu unanime de tout un Parlement.

Aussi, à la session de 1910, le Gouvernement libéral plaçait devant les députés la

loi que l'on connaît et qui est destinée à rester, elle aussi, comme la résolution unanime que lui avait donné naissance, un événement des plus importants dans l'histoire parlementaire de ce pays.

Quelle ne fut pas la surprise de tout le pays, lorsqu'il vit nos adversaires de tous les jours manquer à la parole donnée, briser avec leurs promesses, oublier leurs belles paroles inflammées du plus pur patriotisme, et prendre position contre la loi navale de Laurier, sous le fallacieux prétexte, d'un côté que l'on ne faisait pas assez et de l'autre que nous en faisions trop.

A quels expédients les partis politiques n'ont-ils pas recours, parfois, pour s'assurer des succès afin de gagner le pouvoir.

L'opposition d'alors sent que son heure était arrivée de recourir à ces expédients et elle ne recula pas devant la tâche, dût-elle ravaler tout le passé, et se mentir à elle-même après avoir voté la résolution du 29 mars 1909.

L'honorable M. Monk se fit le chef des révoltés dans Québec, demandant que rien ne soit fait avant de consulter le peuple.

M. Borden, de son côté, trouvant alors qu'il serait difficile de construire des vaisseaux au Canada—et il y croit encore—proposa une contribution en argent de 20 millions de dollars.

Les batteries du parti conservateur étaient ouvertes, il fut facile de voir leur jeu. Les nationalistes pourraient crier dans Québec que Laurier voulait nous livrer pieds et poings liés à l'Angleterre—et dans les provinces anglaises on dénoncerait sir Wilfrid comme un séparatiste, ne voulant rien faire pour l'Angleterre avec un Tin pot navy.

Le parti conservateur, reprenant sa mentalité et sa tactique du passé: diviser pour régner, faisait appel aux préjugés de race et de religion pour écraser l'homme d'Etat dont on a dit: qu'il n'y en avait pas de supérieur dans tout l'empire.

L'élection de Drummond-et-Arthabaska arriva, et l'on sait, ou bien l'on ne saura jamais assez le rôle attristant, pour ne pas dire dégradant, qu'y ont joué certains politiciens qui occupent des positions importantes dans ce pays.

Je ne rapporterai pas ici les paroles qui ont été prononcées alors par les orateurs nationalistes dans cette campagne qui restera comme une honte éternelle pour ceux qui ont eu recours à tous les moyens que l'on sait pour écraser le parti libéral.

On vous a cité celles du ministre du Revenu de l'intérieur, et qui restera sa condamnation aussi longtemps qu'il restera garotté à son portefeuille de ministre.

On vous a rappelé celles du député de Champlain, parmi lesquelles brillent d'un éclat très pur celles que voici:

"Nous ne voulons nous battre que quand la frontière canadienne sera en danger, mais jamais quand l'Angleterre sera en danger" (Le "Devoir", 27 décembre 1910). On vous a mis sous les yeux les paroles du député de Dorchester, celles du député de Chambly-Verchères et de tout le menu fretin du parti connu alors sous le nom du parti nationaliste, dont il ne reste plus que sept adhérents dans cette Chambre, sur vingt-cinq élus en 1911.

Je ne puis passer sous silence les paroles du député de l'Islet, M. le Dr Paquet, que l'on ne voit plus souvent dans cette Chambre depuis son échauffourée de l'autre jour—paroles prononcées devant moi à Stanfold durant l'élection de Drummond-et-Arthabaska.

Voulant expliquer sa position au sujet de la résolution qu'il avait votée avec les libéraux, le 29 mars 1909—car il n'avait pas fait comme son chef M. Monk, il n'était pas allé se coucher—le Dr Paquet, disait avec cette éloquence cicéronienne bien connue: Ce n'est que plus tard que j'ai compris toute la portée du vote que j'avais donné, et aujourd'hui, je le regrette au point de désirer donner jusqu'à la dernière goutte de mon sang pour l'effacer de la page où il est imprimé.

Et je me rappelle, monsieur l'Orateur, la réponse digne et fière de mon ami Gauthier, l'honorable député de Saint-Hyacinthe, en réponse au député de l'Ilet:

"Docteur, disait-il; gardez vos larmes et vos regrets, gardez même la dernière goutte de votre bon sang, nous, nous gardons votre vote!"

La campagne de Drummond-et-Arthabaska a été une débauche électorale, si le mot "débauche" peut s'appliquer à ces appels enflammés aux préjugés, à la crainte, et à la désaffection de nos compatriotes.

Il n'y a que l'Histoire sainte où je puisse trouver une comparaison saisissante de ce qui se passa alors.

Nous y voyons qu'un jour, Samson, voulant terrifier ses ennemis, s'avisa d'attacher des flambeaux à la queue de cinq cents renards et les lâcha dans le champ pour y détruire les moissons.

Notre Samson nationaliste, moins les cheveux—M. H. Bourassa—lança alors sur le comté de Drummond-et-Arthabaska les cinq cents renards de son nouveau parti, et comme il ne pouvait les armer de flambeaux—car qui dit "flambeau" veut exprimer l'idée d'éclairer—il les arma de la hache incendiaire, qui épeura les femmes, épouvanta les enfants et fit chanceler les hommes les plus fermes, et l'on sait si nos cultivateurs ayant pris racine au sol natal, sont fortement trempés.

On les a vus aller de ville en ville, de paroisse en paroisse, de village en village et jusque dans les concessions les plus reculées, prêcher l'Evangile de la couardise, de la lâcheté, de la peur et de la désaffection envers l'Angleterre, cette vieille mégè-

re qui était venue en ce pays plutôt pour y établir des comptoirs que pour travailler à la civilisation et à la liberté de ses nouveaux sujets, comme disait le député de Champlain.

Combien fut tout autre la position prise par le parti libéral sous la direction de son vaillant et illustre chef sir Wilfrid Laurier.

Nous avons prêché à nos compatriotes l'Evangile de leurs devoirs envers l'empire. Nous leur avons rappelé que l'Angleterre avait été la protectrice de leurs droits et que c'était à elle que nous devions de pouvoir nous vanter—aux grands jours de la saint Jean-Baptiste, notre fête nationale—de nos institutions, notre langue et nos droits.

Sir Wilfrid Laurier, en dépit des attaques déloyales de l'école bourassiste, parcourut la province de Québec, faisant appel à ses compatriotes en faveur d'une marine canadienne en coopération avec l'Angleterre pour la défense commune des deux pays. En 1864 et en 1867, sir Georges-Etienne Cartier parcourait la province de Québec pour enseigner à ses compatriotes les devoirs du moment et leur démontrer les intérêts qui devaient les porter vers la confédération. Trente-cinq ans plus tard, sir Wilfrid Laurier à son tour, en dépit des préjugés, parcourut sa province et enseigna, lui aussi, à ses compatriotes leur devoir envers l'empire et envers le Canada.

On connaît le résultat. Mais de l'autre côté de la Chambre il s'est levé des hommes assez justes, assez indépendants pour s'écrier à la face de leurs amis politiques : L'histoire enregistrera avec plaisir que sir Wilfrid Laurier a, le premier, eu le courage de prêcher à sa province ses devoirs envers l'empire, en dépit des appels de quelques-uns de ses compatriotes à des sentiments contraires.

Je passe sous silence la dernière campagne de 1911. Elle est devenue historique dans les annales politiques et l'histoire dira, à la honte d'un parti, qu'il n'a dû le pouvoir qu'à une politique de bascule: " Pas de marine, pas de constructions navales dans Québec ! Pas de Laurier, plus de *Ne temere*, plus de congrès eucharistiques dans les autres provinces !

Aujourd'hui, nous avons à faire face à deux propositions: Un tribut de 35 millions ou une marine canadienne autonome, construite au Canada, montée par nos marins avec un service volontaire.

Pour nous faire avaler la contribution on a parlé de la position critique dans laquelle se trouve l'Angleterre, mais cette question d'urgence est tellement insoutenable qu'elle est devenue une risée par tout le pays.

On a essayé de la traduire par le mot "besoin pressant", mais ceux qui suivent

les événements actuels savent combien cela est encore ridicule.

Mais je vais vous prouver, monsieur le président, que ces 35 millions ne sont ni plus ni moins qu'un présent—temporaire—un tribut—et même un don sans conditions. Je renvoie la Chambre au pamphlet publié sous la direction conservatrice intitulé : "The British Press".

Pourquoi ce changement de politique.

La résolution de mars 1909 était si belle.

Tous d'accords?

Aujourd'hui où est l'effet moral?

Toute maison divisée périra, déclarait avec raison M. Fielding.

La marine de Laurier basée sur la résolution 1909 était la meilleure, comme étant l'expression de tout un pays et unanimement.

Cette proposition Borden n'a l'appuie que d'une majorité de trente voix et si les nationalistes élus avec les promesses que l'on sait avaient suivi les dictées de l'honneur et du devoir, cette majorité aurait presque disparue—même telle qu'elle est—cette majorité apparente, elle est en minorité de 2,000 voix dans le pays.

On donne 35 millions à l'Angleterre et rien aux malheureux colons dont la récolte a été détruite. Voici un exemple:

Requête des cultivateurs, résidant en la paroisse de Notre-Dame-du-Lac, dans le comté de Témiscouata.

A l'honorable
Ministre de l'Agriculture,
Ottawa.

Monsieur le Ministre,—La requête des soussignés expose respectueusement ce qui suit:

La mauvaise température que nous avons eue par toute la province de Québec, durant la dernière saison d'été, a été cause que les travaux des champs n'ont pu se faire que très difficilement et dans des conditions des plus désavantageuses à tous les points de vue.

La récolte de foin a été d'un tiers et à certains endroits, de la moitié plus faible que l'année précédente, à part la qualité inférieure occasionnée à ce produit si utile par les pluies continuelles que nous avons eues. D'un autre côté, la récolte des différents grains n'a pu parvenir à maturité, vu les semences tardives causées par la mauvaise température, et la neige et les gelées qui nous sont arrivées encore plus tôt que d'habitude. C'est assez vous dire dans quelle triste position nous nous trouvons, en général, au point de vue des semailles du printemps prochain. En effet, nous sommes dans l'obligation d'acheter les grains de semence nécessaires pour ensemencer nos terres, ce qui causerait une dépense considérable, et d'autant plus onéreuse que nous nous trouvons déjà dans une position difficile, pour les raisons ci-dessus données.

C'est pourquoi, dans les circonstances, ce serait pour le Gouvernement, faire œuvre utile et des plus profitables à tous les points de vue, que de nous venir en aide en nous accordant une distribution gratuite de graines de semence. C'est ce que nous vous demandons, Monsieur le Ministre, et nous ne doutons pas

que vous voudrez bien prendre la présente requête en sérieuse considération et y faire droit en autant que la chose vous sera possible.

O. Moreault, prêtre, curé,	Paul Cloutier,
J. A. Moreault, prêtre,	J. B. Rouleau, Antoine Côté, Aimé Boucher,
Chas. Malenfant, maire,	Firmus Michaud, Marcel Michaud,
Odilon Dubé,	Charles Roy,
Louis Dubé,	Michel Morin,
Prudent Beaulieu,	Philipe Lavoie,
Poliope Beaulieu,	François Fortin,
Alfred Morin,	Hermas Simard,
Omer Sirois,	François Dubé,
George Plourde,	George Morneau,
Johnny Ouellet,	Pierre Chounard,
Terire St. Pierre,	Télesphore Lavoie,
Jean-Baptiste Chounard, fils,	Joseph Michaud, Théophile Bélanger,
Lamboire Thériault,	Philippe Bélanger,
J. Stanislas Leclerc,	Alphonse Bélanger,
J. Bruno Leclerc,	Achille Michaud,
Léon Gagnon,	Abraham Picard,
Ernest Bélanger,	Trefflé Lemieux,
N. Pednault,	Baptiste Thériault,
Alphonse Pednault,	Pierre Morin,
Johnny Picard,	Louis Caron,
Charles Dubé,	Philippe Moreault,
Clovis Ouellet,	Jos. Cloutier,
Omer Lavoie,	Jos. Morneau,
Charles Moreault,	Eucharist Beaulieu,
Charles Moreault, fils,	Henri Bouchard,
Alphège Soucy,	Joseph Boucher,
Jos. Boucher,	François Levesque,
Edmond Baulne,	Ovide Morneau,
Joseph Morneau,	Elzéar Beaupré,
J.-Bte Morneau,	Antoine Beaupré,
Joseph Dufour,	Elzéar Beaupré,
Cléophas Dufour,	Nap. Morneau,
Abraham Dubé,	Zéphirin Gouin,
Daniel Côté,	Omer Malenfant,
Joseph Beaupré,	Adélard Malenfant,
Eliodore Beaupré,	Lauréat Malenfant,
Nap. Morneau,	L. P. Beaulieu,
Chas. Guy Morneau,	C. F. Beaulieu.

Je, soussigné, certifie que j'ai recueilli ces signatures, et qu'elles sont vraies.

Notre-Dame-du-Lac, 10 février 1913.

(Signé) CHAS. MALENFANT.

On devrait garder notre argent et aider les colons et cultivateurs dans le besoin comme le sont ceux plus haut nommés.

On sait pourquoi cette contribution fut mise de l'avant. C'est à la dictée de leurs alliés les nationalistes que cette porte fut ouverte, mais comme le disait si bien le député de Kamouraska, on a eu beau faire la porte large, ils ont encore été obligés de se baisser pour y entrer.

Et sir Wilfrid Laurier écrivait en lettres de feu sur les murs de ce Parlement, pour les générations futures, une grande et salutaire vérité lorsqu'il a dit des nationalistes: Vous pouvez emplir l'estomac du léopard, mais vous ne réussirez jamais à faire disparaître ses taches.

Que nous reste-t-il à faire? Voter contre cette proposition comme dangereuse, subversive, contraire à l'esprit de la constitution et sapant la base de notre gouvernement responsable.

Je citerai ici un article vigoureux qui parle pour lui-même et explique la position que le parti libéral a prise et entend continuer pour empêcher cette loi néfaste de devenir loi et forcer le Gouvernement d'en appeler au peuple.

Le "Free Press" soutient derechef que c'est le devoir des députés libéraux à la Chambre des communes de s'opposer de toutes leurs forces à l'adoption du bill de M. Borden concernant la marine. Nous croyons qu'ils auront parfaitement raison de recourir à tous les moyens à leur disposition pour l'empêcher de devenir loi.

Le gouvernement Borden n'a pas de mandat. En cherchant à faire adopter une mesure d'une portée aussi considérable, une mesure aussi dangereuse, aussi dérogatoire à toute la politique du Canada depuis la confédération, sans en avoir appelé au peuple, il attaque le principe fondamental du gouvernement responsable.

Le gouvernement Borden n'a pas le droit de s'appuyer sur sa majorité numérique à la Chambre des communes, majorité obtenue dans une élection où il s'est agi de toute autre question que celle-là, pour imposer au Canada une politique que la presse conservatrice elle-même déclare redouter parce qu'elle pourrait engendrer une situation comme celle qui existait à l'époque où éclata la fatale querelle de l'Angleterre avec les treize colonies américaines.

Il ne s'agit pas ici d'une banale question politique, d'une simple passe d'armes entre la gauche et la droite, mais d'un problème qui concerne tout le bien-être futur du Canada. Nous assistons au débat d'une sérieuse question de principe.

Simples subterfuges que les déclarations comportant qu'il s'agit seulement d'une politique temporaire de contribution directe. Dans son discours, le premier ministre, M. Borden, a dit clairement qu'il s'opposait à la création d'une marine canadienne parce qu'il ne croyait pas à la possibilité d'en avoir une qui fût efficace avant vingt-cinq ou cinquante ans; c'est ce qu'il a très bien fait comprendre, hier encore, en soutenant que le Canada ne pourrait pas trouver assez d'hommes pour le service de sa marine. Par conséquent, la seule alternative c'est un système de contributions directes en argent, et ce doit être en cela que consiste la politique permanente du premier ministre, M. Borden.

Il n'y aurait plus de différence entre le libéralisme et le conservatisme si le parti libéral laissait adopter le bill naval Borden sans livrer la plus terrible des batailles.

Le parti Borden ne veut pas discuter la politique à la Chambre des communes. Alors, il faut le forcer à la discuter devant le peuple.

La politique de contributions directes en argent à la marine britannique est une des pires reliques du torysme d'il y a un siècle; elle a été remise à la mode par les jingos-tories de la mère patrie, par ces gens si discrédités avec qui M. Borden et ses associés échangent de menus propos depuis si longtemps.

Les libéraux doivent voir à ce que le peuple canadien soit consulté avant que le Canada fasse un tel pas en arrière, à l'injonction de gens dont les principes sont étrangers à toute démocratie.

Il faut que le gouvernement Borden obtienne un mandat pour faire valoir cette politique et que, si c'est nécessaire, tout le fonctionnement de l'administration soit arrêté jusqu'à ce qu'il l'ait obtenu.

Pour ces raisons, je voterai contre l'article n° 2 de la loi et en faveur de l'amendement de sir Wilfrid Laurier et du sous-amendement du député de Pictou, M. McKenzie, car en agissant autrement je manquerais à mon devoir de député ayant à cœur les intérêts de mon pays, le Canada, et me considérerais indigne de la confiance de mes électeurs qui m'ont envoyé ici pour les défendre et travailler dans leurs intérêts et ceux de notre chère province.

En terminant, je dirai à cette Chambre, je dirai au premier ministre de ce pays, paraphrasant un mot déjà célèbre tombée des lèvres d'un des plus grands orateurs de notre province, sir Adolphe Chapleau: "Faites taire la voix du jingoïsme et laissez parler la grande voix du peuple."

M. DEMERS (texte): Monsieur le président, le bill que nous discutons est certainement le plus important qui ait été soumis à cette Chambre depuis la confédération. Nous en poursuivons maintenant l'étude en comité général, ce qui signifie une étude spéciale, détaillée, approfondie. Chaque mot doit être analysé, chaque membre de phrase disséqué, chaque clause doit être appréciée séparément, puis, aussi comme composant un tout, c'est-à-dire en faisant ressortir les relations entre chaque article et les autres dispositions du bill, et comme cette mesure en est une d'une importance primordiale admise par tous, nous ne pourrons jamais lui donner trop d'attention.

Du choc des idées jaillit la lumière; nous admettrons que les honorables députés de la droite ne nous aident guère à faire jaillir la lumière. L'étude doit donc en être plus longue de notre part pour que tous les points soient couverts, ce qui serait beaucoup plus facile et beaucoup plus rapide par une discussion contradictoire, mais enfin, il faut en prendre notre parti et puisque ce devoir, à cause du mutisme de nos adversaires, repose sur nous seuls, nous ne craignons pas la tâche et nous ferons de notre mieux pour tâcher de compléter cette étude, et cela, dans ce que nous croyons être l'intérêt général du pays.

Peut-être les honorables députés de la droite ont-ils des arguments très forts pour justifier leur attitude; jusqu'à maintenant nous n'en connaissons pas, nous n'en avons pas entendu et nous devons les blâmer de leur silence, car en agissant ainsi, nous croyons qu'ils ne remplissent pas leur devoir envers leur pays.

Nous en sommes au deuxième article du bill, qui est ainsi conçu:

2. Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Pour notre part, nous ne sommes pas satisfaits de cette disposition, nous la trouvons trop vague, trop générale et nous voulons préciser, et c'est très à propos que le très honorable chef de l'opposition a, en conséquence, proposé l'amendement suivant:

Que l'article 2 soit modifié par la radiation du mot "pour" et son remplacement par les mots suivants: "L'organisation expéditive d'un service naval canadien, en coopération et en rapport étroit avec la marine impériale."

L'honorable député de Cap-Breton a proposé à son tour le sous-amendement suivant:

Que le projet d'amendement de l'article 2 soit modifié par l'addition, à la suite du dernier mot du sous-amendement, des mots suivants: ". . en conformité des indications fournies par l'amirauté anglaise lors des conférences de 1907 et 1909."

Voilà l'ensemble de ce que nous avons maintenant à traiter, c'est-à-dire que tout le sujet est rouvert à la discussion.

Pourquoi le Gouvernement n'accepterait-il pas cet amendement et ce sous-amendement? Est-ce qu'ils ne contiennent pas absolument les vues du très honorable premier ministre exprimées dans cette Chambre le 29 mars 1909; est-ce qu'ils ne contiennent pas les vues exprimées par l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce à la même date?

Très certainement oui, et pour le démontrer je ferai un peu l'histoire de la question sans remonter avant l'année 1909. En cette année 1909, qu'est-il arrivé? L'honorable chef du gouvernement d'alors, maintenant chef de l'opposition, proposa, le 29 mars 1909, une résolution portant qu'il était temps pour le Canada de procéder immédiatement à la construction d'une marine canadienne. Après l'adoption de cette résolution unanimement acceptée par la députation, il n'y a plus qu'à procéder à son exécution et il n'y a qu'un cas d'urgence bien caractérisé qui pourrait justifier une contribution comme celle que le Gouvernement a l'intention de faire.

Mais l'urgence a fait faillite, elle est ridiculisée partout, et pour cause. Quels sont ceux sur lesquels nous pouvons nous appuyer pour décider si, oui ou non, il y a urgence, sinon les ministres du gouvernement britannique.

Je citerai quelques-unes de leurs déclarations qui pourront nous servir à étudier cette question et à la résoudre. Voici les citations que je désire faire:

Arrivant aux détails du programme du Gouvernement pour la construction des navires, M. Churchill dit:

Nous espérons avoir, dans les trois derniers mois de l'année 1913, dix-huit dreadnoughts, alors que l'Allemagne en aura treize.

Dans les trois derniers mois de l'année 1914 nous comptons en avoir vingt-quatre, tandis que l'Allemagne en aura seize. Dans les trois derniers mois de l'année 1915, nous en aurons 27 et l'Allemagne en aura 17. Je laisse de côté les croiseurs, je ne compte pas les deux "Lord-Nelson," bien que ces navires soient comptés comme dreadnoughts par les Français et qu'ils soient très puissants."

Quant aux croiseurs cuirassés, M. Churchill dit ensuite: " Nous aurons huit croiseurs cuirassés quand l'Allemagne en aura quatre, dans les trois derniers mois de l'année 1913. Dans le dernier quartier de l'année 1914 nous en aurons neuf et l'Allemagne cinq. Dans le dernier quartier de 1915 nous en aurons dix et l'Allemagne en aura six. C'est là le total.

Venons à la construction de nouveaux vaisseaux. Cette année l'Allemagne a entrepris de construire deux nouveaux vaisseaux, et nous avons entrepris d'en construire quatre. L'année prochaine, l'Allemagne, nous dit-on, va en construire un autre, et nous allons en construire deux autres. N'est-ce rien? Cette année l'Allemagne construit deux petits croiseurs, et nous en construisons huit, pas si gros, mais beaucoup plus rapides; nous hâtons la construction de douze torpilleurs, nous avons hâté celle de douze torpilleurs. On espère que, pendant les prochains dix-huit mois, la flotte allemande sera augmentée de vingt et un torpilleurs. Dans le même espace de temps nous aurons ajouté à la nôtre quarante-trois torpilleurs. Le principe primordial de la marine allemande réside dans la création d'une troisième escadre de 1re ligne qui sera graduellement complétée et le sera entièrement vers la fin de 1914. Nous avons déjà créé notre propre escadre, elle est au complet. On nous dit que c'est là prévoir le danger, mais que ce n'est pas se préparer à y faire face. Ces prétentions se réduisent d'elles-mêmes à néant. Je ne pense pas que les exagérations soient susceptibles de servir la cause du développement méthodique, constant, indéfectible de la marine, cause dont je me fais en ce moment le champion.

Nous sommes maîtres de la situation. Il n'y a pas du tout lieu de s'alarmer. Il n'en tient qu'à nous d'assurer notre sécurité pour l'avenir. Si nos recommandations sont acceptées par la Chambre, nous nous trouverons amplement garantis en 1914, et nous ne serons pas plus mal en 1915 qu'en 1914. En 1916, nous augmenterons légèrement la proportion du nombre de nos vaisseaux. Aucun développement nouveau pouvant modifier la situation de 1914 ne saurait se produire maintenant, et aucun développement nouveau pouvant s'appliquer à celle de 1915 ou de 1916 ne saurait être pris effectivement en considération dès qu'il sera connu. (Le "Times", 25 juillet 1912).

Au cours du même débat, le premier ministre, le très honorable Herbert Asquith, disait:

Je condamne tout ce qui est de la nature d'une panique ou d'un épouvantail. A mon avis il n'y a rien qui le justifie; Il n'y a jamais eu un seul instant,—et c'est encore la situation où nous sommes aujourd'hui,—où nos forces navales n'aient été infiniment supérieures à celles de toute coalition le moindrement probable.

J'ai toujours prétendu en cette Chambre et ailleurs que c'est une grave erreur, dans un art aussi changeant que celui de la construction des navires, de multiplier vos commandes trop longtemps d'avance; ou alors vous vous exposez à rester avec des navires qui sont démodés et qui ne répondent réellement pas aux exigences et aux besoins de plus en plus grands de la guerre navale. Dans ces conditions, vous avez gaspillé de l'argent, et vous devrez faire de nouvelles avances pour vous procurer des remplaçants pour ces navires. Nous en relevons nombre d'exemples dans notre histoire maritime ancienne, et je regretterais de voir ces faits se répéter de nouveau à nos dépens.—(Le Times," 29 juillet 1912).

Le 2 juillet, lord Crewe, interprète du gouvernement à la Chambre des lords, s'exprimait ainsi:

En ce qui regarde notre situation actuelle dans une partie quelconque du monde, nous ne craignons pas de déclarer que nous jugeons la sécurité du pays parfaitement assurée. . . . Au 31 mars de la présente année il est établi que nous disposons de 16 cuirassés d'escadre et croiseurs de 1re classe du type Dreadnought, contre 15 en la possession de toutes les autres puissances dans les eaux européennes. L'année prochaine, nous aurons 24 navires de ce type contre 21 en la possession de toutes les autres puissances maritimes de l'Europe. Le possession de ces cuirassés représente un excédent de force navale par rapport à ce qu'on désigne sous le nom de puissance de deux pavillons.—(Le "Times", 3 juillet 1912.)

Adressant la parole à Glasgow à titre d'hôte des commissaires de la navigation du Clyde, le vendredi 9 février 1912, M. Churchill disait:

Je suis en mesure de vous faire un rapport très favorable sur la flotte anglaise. A tout navire d'une puissance étrangère nous sommes en mesure d'opposer un navire de même type, mais nettement supérieur adns sa classe. . . . Les rumeurs qui ont circulé dans la presse ces mois derniers que la marine l'année dernière n'était pas prête, sont sans le moindre fondement. . . Je suis heureux de pouvoir vous dire qu'il n'y a nullement lieu de s'alarmer, nullement lieu de perdre la tête, nullement lieu de dénigrer les ressources de notre pays. Nous pouvons faire face à la situation avec un esprit tranquille, car il est juste et vrai de dire que sur tous points et à tous égards nous en sommes parfaitement maîtres. . . Jamais n'avons-nous été en meilleure posture, et le pays n'a jamais montré plus d'unanimité dans sa résolution de maintenir la suprématie de la marine anglaise.

On pourrait croire, à lire les comptes rendus dans les grands organes, que financièrement la Grande-Bretagne se trouve dans une situation de déséquilibre, de faiblesse et de péril. Mais, bien entendu, comme vous le savez, ce n'est là que du bavardage. Les ressources que le chancelier de l'échiquier a à sa disposition sont plus que suffisantes pour parer aux besoins présents.

Dans le cours des cinq ou six années qui viennent de s'écouler, notre crédit s'est maintenu par l'extinction partielle de notre dette et la réduction des charges du compte-capital

sur une échelle sans précédent dans l'histoire de notre pays ou d'aucun autre pays.

J'apprends par les journaux qu'un nombre important de personnes dans notre pays favorisent le négociation d'un emprunt considérable pour la marine. Je ne puis me défendre de la pensée que cette idée est mise de l'avant par des personnes qui n'ont pas été à même de bien se rendre compte de ce qui constitue la suprématie maritime de la Grande-Bretagne à l'heure actuelle.

Il serait sans doute facile pour le gouvernement anglais de négocier un emprunt de 50 à 100 millions de livres sterling pour les fins de la marine. Mais en quoi cela profiterait-il à la marine? Il nous faut construire pour la marine suffisamment de navires pour nous assurer une incontestable suprématie maritime. C'est du simple gaspillage que de construire plus de navires qu'il n'en faut pour cet objet en une seule année.

Ce qui est à désirer, c'est que la construction se poursuive sans interruption suivant un plan tracé d'avance. Il n'y a et il n'y aura nullement lieu de rompre violemment ou bruyamment avec notre pratique actuelle.

La question financière ne nous inquiète nullement. Quelle que soit la somme requise pour assurer la sécurité de l'empire, elle sera demandée par le gouvernement et accordée par les représentants de la nation avec l'assentiment universel. (Applaudissements.)

Nous ne courons aucun risque de nous voir distancés en fait d'organisation navale, à moins que nous ne le voulions bien.

Quoi qu'il arrive à l'étranger, nous ne nous plaindrons pas ici. On ne hissera pas de signaux de détresse, on n'appellera pas au secours. (Applaudissements). Si l'effectif des forces de quelque nation européenne est relevé, nous n'aurons pas de difficulté à combler les lacunes à la satisfaction de notre pays.

(Le "Times", Londres, 10 février 1912).

Parlant dans la chambre des communes impériale, le 18 mars 1912, le même M. Churchill disait:

Nous possédons plus de dreadnoughts qu'aucune coalition possible de deux puissances mondiales, et si tous les dreadnoughts au monde sombraient cette nuit, notre supériorité navale serait encore plus grande qu'elle ne l'est à l'heure actuelle. Nous ne pouvons nous figurer une guerre navale dont le progrès n'aurait pas pour résultat constant d'augmenter la puissance relative des grandes ressources dont nous disposons sous forme de navires du type antérieur au dreadnought, jusqu'à ce que, à la longue, il ne restât plus que des navires de construction très ancienne pour entrer en ligne et jouer dans la guerre un rôle important. C'est une erreur et un gaspillage que de construire un seul navire pour la marine avant qu'on en ait besoin. C'est un mauvais service à rendre à la marine et à l'Etat que de construire un seul navire avant son temps.

Ce que je pourrais appeler la théorie "outrancière" est aussi stérile en résultats qu'elle est ruineuse. La seule règle sage que l'amirauté anglaise puisse suivre est de maintenir le minimum de navires compatible avec une parfaite sécurité. Je tiens à bien faire comprendre que, par suite des mesures prises par mon très honorable ami le secrétaire des affaires intérieures, il n'y a nullement lieu de s'alarmer ni de désespérer. L'amirauté est prête à garantir absolument la sécurité du pays et de l'empire, de jour en jour, d'ici à quelques années; et si la Chambre veut nous accorder ce que nous demanderons à l'avenir, cette perspective peut être reculée indéfiniment. Les Allemands ne gagneront pas sur nous. . .

Sur cette question d'urgence, je citerai de M. C. H. Cahan, avocat de la ville de Montréal, dans une lettre adressée au directeur de la "Montreal Gazette", en date du 3 octobre 1912, et dont une partie se lit comme suit:

Les déclarations officielles tranchées que j'ai citées ci-dessus affirment catégoriquement que:

1. Les relations politiques entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sont excellentes.

2. Même si ces relations n'étaient pas des relations d'amitié et de bon vouloir, la Grande-Bretagne dispose de forces "énormément supérieures" dans la mer du Nord, et, en outre, pour employer les paroles du premier ministre Asquith, "est, dans une mesure accablante, supérieure en forces navales à toute coalition qu'il serait raisonnable de prévoir".

3. Une écrasante supériorité maritime est désormais assurée à la Grande-Bretagne jusqu'en 1916.

4. Le gouvernement anglais, dans le budget de la marine pour le prochain exercice, va inscrire des crédits pour tout le montant que l'amirauté anglaise juge nécessaire pour sauvegarder pleinement et complètement les intérêts anglais .

5. "Ce programme à grand déploiement" est non seulement inutile, mais "produirait les inconvénients que précisément vous désirez éviter".

6. Hâter davantage la construction aboutirait à un gaspillage des fonds publics; et même le gouvernement anglais ne peut imaginer un état de choses tel "que le temps qui reste à notre disposition ne nous permette d'y parer".

7. En somme le gouvernement anglais a la situation bien en main, et "il n'y a nullement lieu de s'épouvanter ou de s'alarmer".

Telles sont, dit M. Cahan, les déclarations des fonctionnaires les plus en vue du gouvernement anglais et de l'amirauté anglaise. Faut-il s'étonner si la population de la Grande-Bretagne ne prend pas au sérieux les vues alarmistes d'hommes politiques en disponibilité d'emploi, et qui sont incapables d'établir dans l'enceinte parlementaire le bien fondé de leurs récriminations? La population de la Grande-Bretagne a confiance que son gouvernement a pris, prend et prendra les mesures nécessaires pour maintenir la suprématie navale de la Grande-Bretagne. Ce gouvernement n'a de comptes à rendre qu'à la population des Iles-Britanniques.

Je crois avoir démontré d'une façon péremptoire que l'urgence d'une contribution est un prétexte sans aucun fondement. Mais, monsieur le président, si jamais il y a eu urgence, l'urgence qui se continue encore aujourd'hui, c'était bien le 29 mars 1909, quand l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a prononcé ce discours superbe, applaudi presque en entier des deux côtés de la Chambre. Quelle force d'argumentation alors! quelle démonstration convainquante d'urgence n'a-t-il pas

faite. et combien pâle à côté de ce discours apparaît l'effort du premier ministre, cette année, pour tenter de produire une impression.

Non, la question navale n'en est pas une d'urgence, nous devons la considérer paisiblement, sans alarme, sans agitation, puisqu'il n'y a ni danger ni péril; il ne s'agit que de notre développement normal, que d'une protection prévoyante, naturelle, non pas pour demain seulement, mais pour toujours, et il nous faut jeter les bases d'une politique permanente comme nous y avons été autorisés par les représentants du peuple par la résolution du 29 mars 1909 adoptée unanimement.

Et c'est à cause de cette absence d'urgence que la politique de contribution du Gouvernement revêt un caractère de permanence; sans urgence, politique permanente, autrement, dans les circonstances actuelles, la contribution serait insensée.

Or, la politique permanente doit-elle être une de contribution? Je dis que l'argent que le Canada peut contribuer à la défense de l'empire doit être employé dans notre pays à la construction d'une marine canadienne, et pour justifier cette prétention, je puiserai mes arguments, non pas parmi les partisans de cette politique, parmi mes amis de ce côté-ci de la Chambre, mais chez mes adversaires. J'en appellerai au témoignage d'un homme très avisé et dont la haute position dans son parti donne une forte autorité à sa parole, je veux parler de l'honorable ministre du Commerce (M. Foster). Son discours prononcé le 29 mars 1909, et que l'on trouve aux pages 3486 et suivantes de la version anglaise des Débats de cette Chambre, est la meilleure argumentation possible que l'on puisse faire contre la politique du Gouvernement.

L'honorable député de Toronto-nord commence par prouver que le Canada devait d'abord pourvoir à sa propre défense en construisant des navires de guerre. Est-ce pour remplir ce devoir que l'on apporte ce projet de contribution, afin de permettre à l'Angleterre de construire chez elle, avec ses matériaux et avec ses ouvriers, mais aussi avec notre argent, trois vaisseaux de guerre des plus puissants, qu'elle enverra ensuite dans la mer du Nord, non pas sur nos côtes pour les protéger contre toute agression. La vraie urgence, d'après l'honorable ministre du Commerce, c'était la construction d'une marine canadienne. Je lis les paroles mêmes de l'honorable ministre du Commerce (M. Foster), aux pages 3487 et 3488:

> Et l'unique et absolue condition de prospérité et de permanence, c'est que les ports d'embarquement et la route maritime jusqu'au port de destination dernière soient à l'abri de toute attaque. C'est là une chose essentielle.

M. BENNETT (Calgary) (Traduction): Je demande l'application du règlement, monsieur le président, je signale à votre attention l'article du règlement aux termes duquel le président, après avoir appelé l'attention du comité sur la conduite d'un membre qui s'obstine à battre la campagne ou à répéter les mêmes choses, soit de son propre fond ou en citant les discours de ses collègues, est autorisé à couper court à son argumentation. L'honorable député préopinant est à citer de nouveau un passage qui a déjà fréquemment été cité en cette Chambre.

M. le PRESIDENT: Ce rappel au règlement me paraît justifié.

M. BELAND: J'aimerais à savoir quand ce passage du discours de l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) a été cité au cours du présent débat.

Des VOIX: A l'ordre!

M. MACDONALD: Je crois que ce point a été soulevé il y a deux jours et que monsieur le président a décidé, dans le temps, que toute répétition dont on était admis à se plaindre devait être à la connaissance directe du président. Dois-je comprendre que, d'après monsieur le président, l'honorable député (M. Demers) a donné lecture d'un passage qui avait déja été lu précédemment à sa connaissance.

M. le PRESIDENT: J'ai entendu lire le discours de l'honorable ministre du Commerce dans ce comité.

M. MACDONALD: Tâchons de nous bien comprendre. Monsieur le président a rendu sa décision dans la langue française que je n'entends pas, et je voudrais savoir quelle est sa décision. Dois-je comprendre que monsieur le président affirme avoir déjà entendu lire dants cette Chambre ce passage du dicours de l'honorable ministre du Commerce?

M. le PRESIDENT: J'ai déclaré, en rendant ma décision, que la citation faite par l'honorable représentant était prolongée outre mesure et que j'avais déjà entendu citer ce discours à la Chambre.

M. DEMERS: Avant d'aller plus loin, je désirerais bien comprendre le sens et la portée de votre décision, monsieur le président. Est-ce que je dois comprendre que je n'ai pas le droit de faire des citations?

M. le PRESIDENT: J'espère que l'honorable député abrégera ses citations.

M. BELAND: L'honorable député accepte votre décision, monsieur le président, mais ce qu'il veut savoir, c'est la portée de cette décision.

Le PRESIDENT: On peut faire des citations pourvu qu'elles ne soient pas trop longues.

M. DEMERS (texte): Je n'entends pas méconnaître votre décision, monsieur le président, mais je tiens à dire que je me suis tracé un cadre pour mon discours, et que pour faire la démonstration que je me suis imposée il me faut faire des citations. Voici quel est le terrain du débat: Il y a d'abord l'article 2 du bill que vous connaissez; il y a ensuite l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition; puis un honorable député a proposé un sous-amendement. Nous avons donc le droit d'examiner successivement non seulement l'article 2 du bill, considéré isolément, mais aussi en le comparant avec les autres dispositions, puis en la rapprochant de l'amendement et du sous-amendement. Pour appuyer mes diverses observations il me faut faire des citations en les empruntant aux discours de nos adversaires et par là j'entends prouver que le Gouvernement devrait accepter l'amendement et le sous-amendement, parce que l'un et l'autre contiennent d'une façon complète les vues exprimées par les honorables ministes.

Pour ce motif, donc, je crois avoir parfaitement le droit de faire les citations nécessaires à mon argumentation. J'ai cité ce qui a été dit en Angleterre et je crois que j'avais raison de le faire, car ces paroles prouvent qu'il n'y a pas d'urgence, et que si l'urgence n'existe pas, alors il faut une politique permanente.

Voici d'ailleurs ce que disait l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce dans ce même discours du 29 mars 1909, à la page 3489 et suivantes:

Mais, quant à la défense navale, qu'avons-nous fait? Autant vaut l'avouer, à mon avis, nous n'avons rien fait . . . . . .

. . . . . .

Tout en saluant et en acclamant la superbe première ligne des navires de la défense navale de la Grande-Bretagne pendant qu'elle défile devant les membres de la famille royale, nous devons reconnaître que, en comparaison des autres dépendances et possessions d'outre-mer, le Canada garde le silence et reste la confusion.

Ce qui signifie que le Canada depuis des années aurait dû s'occuper de sa défense navale en protégeant ses côtes, ses ports et son commerce. Voilà l'urgence, la véritable, la seule urgence, et ces paroles éloquentes de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce sont plus vraies aujourd'hui qu'hier, et seront plus vraies demain qu'aujourd'hui. Et quand nous voyons un Gouvernement qui compte parmi ses membres l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, proposer aujourd'hui comme ultime solution la contribution directe, nous nous demandons si nos hommes publics dirigeants sont convaincus ou si nous ne rêvons pas. Mais je poursuivrai plus loin mes citations pour démontrer combien la politique qui nous est actuellement soumise en est une d'expédients; je citerai ce que disait l'éloquent ministre de l'Industrie et du Commerce.

En 1909, les deux partis dans cette Chambre était d'accord; ils l'ont été jusqu'en 1910, alors que les nationalistes dans la province de Québec et les extrémistes jingos d'ailleurs ont divisé le parti conservateur. Les uns et les autres étaient à la recherche d'un moyen propre à battre le gouvernement libéral et, en dernière analyse, l'honorable premier ministre n'a rien trouvé de mieux que de se rabattre sur la contribution, bien que cela fut contraire à l'essence même des principes sur lesquels repose le régime du gouvernement responsable que nous avons. L'honorable premier ministre s'est dit: Nous allons faire avaler cela, mais il nous faut un prétexte, et c'est alors que l'on a imaginé l'urgence. Tout d'abord, on était contre la contribution que l'on considérait comme un véritable tribut. C'est ainsi que l'honorable ministre du Commerce l'a envisagée lui-même lorsqu'il a discuté cette question en 1909.

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à la conduite du père de famille en pleine vigueur et santé qui loue les services de son voisin à tant par mois pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même. Telle me paraît être, si l'on y porte attention, l'objection fondamentale à cette forme d'assistance. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez une somme de . . et l'année prochaine une somme de . . . et ainsi de suite d'année en année. Au bout de dix ou de douze, ou de vingt ou de trente ans vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, dans l'intervalle, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre la semence, c'est-à-dire préparé des voies pour l'extension de nos moyens de défense. Cependant, personne ne doute que, tôt ou tard, étant données les ressources dont nous disposons, et notre population qui s'accroît constamment, nous devions avoir et que nous ayons en notre pays une force navale amie pour la défense de nos côtes et de notre territoire. . . . . .

. . . . . .

Veuillez observer que si je me suis appliqué à présenter les raisons qui militent pour ou contre une telle mesure, personnellement j'incline plutôt pour le recours à quelque autre moyen que celui d'une contribution en argent purement et simplement.

Est-ce pour cela qu'on nous propose aujourd'hui la "Money Contribution"

Tout démontre que la contribution n'est pas du tout le système que nous devons appliquer au Canada, et les paroles de l'honorable ministre sont la meilleure démonstra-

tion que l'on puisse faire contre la politique du Gouvernement; elles sont l'argument le plus puissant que l'on puisse faire contre la loi proposée. Toutes ces citations, vous le voyez bien, monsieur le président, entrent absolument dans le cadre de mon discours. Le meilleur moyen de répondre à un adversaire n'est-il pas de lui prouver qu'il a dit la même chose, qu'il a argumenté de la même manière et que, par conséquent, il ne peut avoir raison quand il dit le contraire.

On prétend que nous sommes déloyaux parce que nous nous opposons à une contribution en argent et en demandant la construction d'une marine canadienne. Nous ne sommes pas plus déloyaux que le peuple de l'Australie qui lui, comme nous voulons le faire, a décidé de construire une marine de guerre australienne. C'est précisément cet exemple que le ministre du Commerce et de l'Industrie a cité dans son discours de 1909. Voici comment il s'exprimait à la page 3498 des Débats de la session de 1909:

> Après avoir mis à l'essai la méthode des contributions, l'Australie a adopté ce programme (une marine) et cela avec le plein assentiment de la métropole.

Et voilà que, parce que le parti libéral se déclare en faveur d'une marine canadienne, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), pendant le discours de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), profite de l'occasion pour tenter de faire croire à la déloyauté du chef du parti libéral dont la politique navale, d'après lui, serait l'acte d'un séparatiste et constituerait un acte de déloyauté.

Nous comprenons facilement les attaques fréquentes contre le chef du parti libéral. Son origine canadienne française seule le rend suspect auprès de quelques-uns et facilite la tâche de faire croire à la déloyauté de notre vénéré chef auprès des ingnorants et des naïfs, mais l'œuvre accomplie par certains hommes publics n'en est pas moins triste et disgracieuse. Heureusement que les progrès non seulement matériels, mais aussi sociaux et intellectuels dans notre pays, commencent à paralyser cette action antipatriotique, antipacifique de quelques-uns. Il est vrai que chez un certain nombre encore, un Canadien français doit être considéré comme un sujet déloyal et fanatique, un révolté, quoi; mais ce n'est pas leur faute à ceux-là, mais celle de leurs éducateurs. D'ailleurs, notre chef ne s'en porte pas plus mal; les félicitations et les bons souhaits que lui adresse chaque année son souverain à l'occasion de son anniversaire de naissance guérissent bien des plaies, adoucissent bien des coups.

Qu'on se détrompe donc une bonne fois. Le Canadien français est loyal, franc et sans dol—d'autant plus loyal qu'il se repose uniquement sur le " fair play " britannique, sur les institutions britanniques pour se protéger contre les assauts sans cesse renouvelés de ceux qui ont l'esprit assez étroit pour considérer l'origine d'un homme pour peser ses droits à la vie et à la liberté.

Je disais donc, monsieur le président, que le moyen de contribuer à la défense de l'empire se trouve dans la construction d'une marine pour la défense du Canada; ce sera notre part de contribution.

Je pourrais bien citer à l'appui de mon argumentation les opinions exprimées par le très honorable premier ministre dans son discours sur la résolution du 29 mars 1909, mais comme j'aurai probablement l'occasion de reparler au cours de ce débat, je réserve ces citations pour une autre circonstance.

Je ne veux pas prolonger outre mesure ces remarques, mais avant de terminer je tiens à faire un appel pressant aux nationalistes de cette Chambre qui ont voté l'autre jour contre le Gouvernement. Je leur dis: Venez nous aider à combattre ce bill, car vous ne pouvez vous contenter d'être présents en Chambre, afin d'aider ainsi la majorité par votre présence à constituer le quorum nécessaire pour continuer la séance. Quel spectacle nous donnent donc ceux qui se prétendent nationalistes? Ne font-ils pas partie des équipes qui, à tour de rôle, viennent en Chambre pour nous empêcher de faire la lutte contre ce bill et empêcher l'ajournement de cette séance par manque de quorum. Je dis que si, vous les nationalistes, vous ne voulez pas combattre à nos côtés, si vous préférez dormir, eh bien! dormez, mais ne venez pas dans cette Chambre pour nous empêcher par un ajournement de retarder l'adoption de cette loi et de la tuer, s'il y a moyen, pour le plus grand avantage du pays. Dormez plutôt que de venir ici aider le Gouvernement contre lequel vous avez voté. Est-ce là la conduite d'hommes qui ont déclaré à leurs électeurs qu'ils étaient prêts à répandre jusqu'à la dernière goutte de leur sang pour défendre l'autonomie du Canada? Cette autonomie est aujourd'hui en jeu plus que jamais et menace de sombrer complètement dans la contribution proposée. C'est ce que disait les adversaires de la marine Laurier, c'est ce qu'a déclaré dans Maskinongé l'honorable député de ce comté qui rit maintenant. Cet honorable député ne doit pas s'imaginer qu'il lui suffise de se lever et de dire timidement: Je suis obligé de me séparer de mon parti sur cette question, puis de s'asseoir bien tranquillement ensuite. Ce n'est pas là racheter sa parole donnée aux électeurs, ce n'est pas là tout ce qu'il peut faire, ni le service qu'il peut rendre à son pays, lui, comme les autres nationalistes qui ont combattu la politique Laurier avec tant d'acharnement et qui proclamaient que la politique Borden était encore plus néfaste. Leur mutisme ne peut les dégager de l'engagement qu'ils ont pris de combattre jour et nuit

cette politique néfaste. Je leur dis donc à tous: Réveillez-vous, venez combattre avec nous, préparez-vous des discours contre ce projet de loi et si vous n'avez pas ce courage, allez dormir et ne reparaissez plus devant cette Chambre pendant que nous, les libéraux, soutiendrons la lutte contre cette politique néfaste.

M. MURPHY: Les divers orateurs qui m'ont précédé au cours du présent débat ont signalé l'importance de la question qui occupe l'attention de la Chambre et du comité depuis si longtemps. Ce n'est nullement mon intention d'exprimer une opinion différente; au contraire, je reconnais parfaitement que c'est une des plus importantes questions que puissent débattre les libres représentants d'un peuple libre.

Cependant, monsieur le président, ne vous vient-il pas à l'idée que c'est un étrange spectacle dans un pays qui est censé jouir d'un gouvernement constitutionnel de voir les gouvernants proposer de régler une question de cette importance, entraînant un grave changement dans nos rapports constitutionnels avec la Grande-Bretagne, non d'une façon constitutionnelle, ni en demandant à la population de se prononcer, mais en mettant à l'épreuve nos forces physiques. On ne saurait rien voir de plus étrange dans un pays doté d'un gouvernement constitutionnel que cette attitude du Gouvernement.

Avant de me lancer dans mon raisonnement à l'appui de l amendement et du sous-amendement et à l'encontre de l'article que le comité délibère, je désire dissiper certaines erreurs concernant l'attitude des députés de la gauche, erreurs auxquelles ont donné naissance les discours prononcés par quelques députés de la droite, et même par certains ministres. Je parlerai d'abord brièvement des paroles proférées en cette enceinte le 18 décembre dernier par le ministre du Commerce (M. Foster). Pendant ce discours, l'honorable ministre a prétendu raconter ce qui s'était passé à la conférence de 1909 entre les représentants du Gouvernement canadien et l'amirauté anglaise. Ayant narré ce qui a eu lieu d'après lui, il a entrepris d'attaquer l'ancien Gouvernement et ses représentants qui ont eu affaires à l'amirauté anglaise dans cette circonstance. Sa déclaration était une justification suffisante du refus des représentants canadiens de se rendre à la prière de l'amirauté concernant des contributions fixes ou périodiques par le Canada, afin de venir en aide à la défense navale de l'empire.

L'honorable ministre a alors tenté de faire blâmer sir Frederick Borden et M. Brodeur par la députation, en déclarant que la deuxième demande de l'amirauté dans cette circonstance-là était que le Canada construisît une escadre, et que nous manquions de logique en exigeant que des escadres soient établies dans l'Atlantique et dans le Pacifique. Si le ministre du Commerce avait désiré faire un exposé fidèle de la situation, il n'aurait pas dénaturé la demande de l'amirauté, mais il aurait déclaré que celle-ci avait demandé la construction d'une escadre sur l'océan Pacifique et que cette demande avait été l'objet d'un refus pour les raisons invoquées par nos représentants.

Dans son discours du 27 février dernier, le premier ministre à dit que le recrutement de Canadiens pour la flotte que le chef de l'opposition avait établie n'avait pas eu beaucoup de succès. Il a déclaré que le rapport démontre que l'an dernier il y a eu 136 enrôlements et 149 désertions; cependant, le rapport du département du Service naval pour l'exercice 1911-1912 établit qu'en 1911 les enrôlements ont été de 123 et qu'il n'y a pas eu de désertion, et qu'en 1912 il y a eu 126 enrôlements et 149 désertions.

Le premier ministre a aussi prétendu que les escadres projetées ne pourraient pas protégées nos côtes, mais j'ai à peine besoin de faire observer que ce raisonnement se retourne contre son auteur et enlève tout poids aux assertions du premier ministre. S'il est vrai que, d'après son programme actuel, tous les navires canadiens stationneront dans la mer du Nord, parce que c'est là que serait le danger, nos deux côtes demeureront sans protection; mais avec deux escadres nous serions beaucoup mieux protégés que si les navires du Canada se tenaient à 3,000 milles de distance dans la mer du Nord.

Le 27 de février, le chef de l'opposition déclarait que le bill et les projets ministériels avaient été présentés sous un faux jour au Parlement et au pays. Ce langage était propre à décrire le danger imaginaire invoqué au commencement du débat afin d'alarmer le public. Ainsi qu'on l'a dit, le danger a été emporté en Angleterre par le premier ministre. Vu que la population canadienne devra tôt ou tard se prononcer sur toute la question, je me propose de raconter avec quelques détails la genèse de la situation actuelle. Adressant la parole à la Chambre des communes le 24 de novembre 1910, l'honorable premier ministre disait:

Il y a, je crois, bien des choses à considérer dans l'étude d'un plan de coopération générale du Canada à la défense de l'empire. Tout d'abord, et en supposant que le Canada décide de contribuer à la défense de l'empire dans son ensemble, doit-il le faire sans que nous ayons voix dans les conseils impériaux touchant les décisions à prendre pour la paix ou la guerre dans les diverses parties de l'empire? Cela ne me paraîtrait guère juste, et je ne pense pas que le peuple canadien y consentirait volontiers. Eh quoi! est-ce que per-

sonne de nous, qui représentons ici dans cette Chambre 221 circonscriptions d'un pays qui va de l'Atlantique au Pacifique, n'aura pas sur ces graves questions qui intéressent l'empire en général la même voix qui est accordée au plus humble contribuable des Iles-Britanniques? Une condition pareille ne tendrait guère, à mon sens, à assurer l'intégrité de l'empire, à encourager la coopération de ses diverses parties.

Dans un discours d'une certaine longueur, le présent ministre de la Justice a exprimé les mêmes sentiments. Il a déclaré:

La condition préalable de notre participation à la défense navale de l'empire est qu'on nous accorde une part réelle dans la direction et le règlement des rapports extérieurs de l'empire.

Aussi:

Je veux simplement démontrer qu'avant d'adopter une politique permanente de participation à la défense navale de l'empire, il est essentiel que nous trouvions le moyen d'avoir une voix, une voix réelle dans la direction de la politique étrangère de l'empire, si nous voulons conserver notre autonomie à laquelle le très honorable premier ministre attache une si grande importance, mais pas plus que moi-même.

Je ne suis pas appelé à résoudre la difficulté soulevée par ces honorables députés, mais je cite seulement leurs discours pour montrer que l'honorable premier ministre actuel et ses partisans étaient liés au principe d'obtenir une voix dans la décision des questions de paix et de guerre avant de faire ce qu'ils proposent dans le bill actuel. Ce principe a été affirmé par le très honorable premier ministre et quelques-uns de ses partisans avant leur accession au pouvoir et avant la visite du premier ministre en Angleterre, pendant laquelle ils ont eu une conférence avec l'amirauté sur ce sujet même. Le très honorable premier ministre dans son discours du 5 décembre dernier, au cours de ses explications sur le mémoire de l'amirauté, nous a dit qu'il avait obtenu du gouvernement anglais pour le Canada le droit d'avoir un ministre qui ferait partie du comité de la défense impériale. Il a présenté la chose à la Chambre de façon à lui faire croire et à faire croire au pays que le premier ministre et ses collègues avaient réellement réussi à obtenir cette voix, qu'ils ont demandée dans les années passées et jusqu'au jour où ils sont allés à l'Angleterre. Mais cette croyance a été bien vite dissipée par une dépêche du secrétaire colonial, M. Harcourt, qui disait clairement qu'aucun changement n'avait été fait dans la composition du comité de la défense impériale, et que tout ce que l'on avait expliqué à l'honorable premier ministre était que l'offre faite à mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier, lorsqu'il était premier ministre, n'était pas changée, et que la composition du comité de la défense impériale resterait la même que dans le passé.

A la suite de cette dépêche nous est venue une autre rectification de cette assertion erronée dans une dépêche de la Presse Canadienne, câblée de Londres le 5 janvier et publiée le 6 dans les journaux du Canada. Cette dépêche disait que l'offre que l'on prétendait avoir été faite par M. Harcourt au sujet de la composition du comité de la défense impériale était conforme à la résolution proposée par sir Joseph Ward et adoptée à la dernière conférence impériale, suivant laquelle ce comité serait composé de ministres qui seraient responsables à leurs propres collègues dans le parlement. Dans le même temps on décidait que chaque colonie établirait un comité de défense qui se tiendrait en relation suivie avec le comité de la défense impériale en Angleterre. Il fut décidé en outre que les représentants des diverses colonies seraient invités à assister aux réunions du comité de la défense impériale lorsque des questions concernant la défense militaire et navale des possessions d'outre-mer seront à l'étude. Puis la dépêche ajoutait:

M. Harcourt dit que lorsque le premier ministre Borden et ses collègues étaient en Angleterre l'été dernier les mêmes propositions leur furent soumises pour qu'ils pussent les discuter avec leurs collègues au Canada, et elles furent acceptées. Le premier ministre Asquith et moi-même avons conversé subséquemment et privément avec le premier ministre Borden, qui nous a exprimé le désir que les ministres du Canada ou d'autres colonies qui pourraient se trouver à Londres fussent admis comme membres du comité de la défense impériale et tenus confidentiellement au courant de la politique et des démarches du gouvernement impérial dans les affaires étrangères et autres.

Nous lui avons fait remarquer que le comité de la défense impériale était purement et simplement un corps consultatif, et ne pouvait pas en aucune circonstance décider la politique à suivre, privilège qui est et doit rester la seule prérogative du cabinet, sujet à la sanction de la Chambre des communes. Mais en même temps nous lui avons donné l'assurance que tout ministre de la Puissance résidant à Londres aurait, en tout temps, entier et libre accès au premier ministre, au secrétaire des affaires étrangères, et au secrétaire des colonies, qui lui fourniraient les renseignements nécessaires sur toutes les questions de politique impériale.

Le discours de l'honorable premier ministre Borden, lorsqu'il a déposé le bill des forces navales, indique qu'il a accepté les propositions que nous avons faites. La même offre est faite, naturellement, à toutes les autres colonies autonomes, mais elle ne comporte pas nécessairement une uniformité rigoureuse et peut être modifiée dans le cas de chacune ou d'une colonie, pour convenir à ses désirs et aux circonstances spéciales dans lesquelles elle pourrait se trouver. Je serais heureux d'être mis au courant, lorsque cela conviendra, des intentions de leurs ministres à ce sujet, ou

s'ils désirent adopter un plan de relations plus suivies au sujet des affaires militaires et navales avec le comité de la défense impériale en Angleterre.

La signification véritable de ce qui a eu lieu en Angleterre au sujet de la représentation du Canada sur le comité de la défense impériale a été expliquée clairement par une dépêche de Londres, qui fait connaître en détail comment le premier ministre et le gouvernement d'Australie ont reçu du secrétaire colonial la note concernant la somme de représentation qu'ils auraient sur le comité, et la déclaration que le comité serait à l'avenir purement un corps consultatif. Une dépêche de la presse associée canadienne datée de Londres le 6 janvier, rapporte que le premier ministre d'Australie, M. Fisher, a dit: "Vu que le comité de la défense impériale ne peut prendre aucune décision sur la politique à suivre, il n'est pas nécessaire d'envoyer un ministre d'Australie à Londres pour assister aux séances du comité." Voilà toute l'importance que donne à cette prétendue représentation le premier ministre d'Australie, qui avait été porté à croire, par le discours prnoncé dans cette Chambre le 5 décembre dernier, par l'honorable premier ministre du Canada, qu'un changement important avait été fait dans la représentation des possessions d'outre-mer dans ce comité.

La futilité du prétexte invoqué a été rendu évidente par un article publié dans le "Nineteenth Century" du mois d'août dernier sous le titre "Defense Impériale et Finance". Cet article contenait un tableau montrant quelle serait la représentation des colonies dans le nouveau conseil fédéral impérial et la part des dépenses que chacune serait obligée de payer, en se basant sur la population. Discutant la position que le Canada occuperait, d'après ce tableau, le "Manitoba Free Press", du 26 août dernier, disait que le Canada n'aurait que quinze représentants sur cent quatre-vingt dans le conseil proposé, que ce conseil aurait le pouvoir de taxer dans tout l'empire, et que la politique serait détermnée presque entièrement par des hommes ne connaissant ni la vie ni les sentiments du peuple canadien.

Telle était la situation au mois d'août dernier avant le retour au pays du premier ministre, et avant sa déclaration dans cette Chambre concernant la prétendue représentation qu'il avait obtenue pour le Canada dans le comité de la défense impériale, en plus de celle qui avait été précédemment accordée aux colonies. Dès que ces faits furent connus, les jounaux amis du Gouvernement dans le pays commentèrent les déclarations du premier ministre, faisant remarquer qu'aucun changement n'était survenu dans la représentation, que le comité était simplement un corps consultatif, ainsi que l'avait dit l'honorable M. Asquith et autres hommes publics éminents d'Angleterre et que l'Angleterre ne pouvait pas et ne voulait pas partager la direction de sa politique étrangère avec aucune de ses colonies, quelques grandes et populeuses qu'elles puissent être, ou quelque considérable que pût être l'aide qu'elles fourniraient. Toute la situation a été admirablement résumée par le "Farmers' Weekly Sun", dans son numéro du 25 février dernier:

(L'honorable député donne lecture de l'article).

Depuis que nous discutons en comité on a beaucoup parlé du coût non seulement des navires proposés par ce bill, mais des navires en général, et particulièrement des navires que l'ancien Gouvernement voulait construire. Le premier ministre et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ont tous deux donné des chiffres qui ne sont pas du tout satisfaisants. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a promis de donner au comité des chiffres concernant la construction des navires aux Etats-Unis, mais jusqu'à présent, il ne l'a pas fait, et il est alors injuste de nous demander de continuer cette discussion, tant que l'on n'aura pas fourni ces chiffres au comité.

Telle était la situation jusqu'à notre réunion d'hier. On ne peut en imaginer de moins satisfaisante, et elle s'est aggravée hier après-midi porsque l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a demandé à l'honorable ministre des Finances si, au cas où la somme mentionnée dans ce bill n'était pas suffisante pour payer le coût de la construction de ces navires, le Gouvernment se proposait de demander une autre contribution au peuple canadien dans ce but. L'honorable ministre a admis que si les $35,000,000 mentionnés dans ce bill, vu les chiffres contradictoires invoqués dans dans cette Chambre, ne suffisaient pas à payer le coût des navires projetés, naturellement, il faudrait faire voter d'autre argent. Le comité ne sait pas, et le Gouvernement admet qu'il ne sait pas combien coûteront ces navires. Je prétends donc qu'il n'est ni sage, ni convenable d'obliger une assemblée délibérante comme celle-ci à discuter une proposition d'affaires dont le Gouvernement ne nous soumet pas les points les plus élémentaires, et lorsque le Gouvernement prétend pouvoir nous donner d'autres chiffres. Cette discussion devrait donc être suspendue jusqu'à ce que nous obtenions ces chiffres, ou jusqu'à ce qu'un nouveau calcul nous soit fourni.

Lorsque le Gouvernement a annoncé, en décembre dernier, son intention de dépenser $35,000,000 pour construire ces trois dreadnoughts en Angleterre, un câblogramme a été reçu au Canada annonçant que les profits des entrepreneurs de la construction de ces navires s'élevaient à $3,000,000.

D'après les renseignements particuliers que j'ai reçus et que je n'ai pas le droit de faire connaître au comité maintenant, j'ai appris que l'une des grandes compagnies de construction avait été informée, au mois d'août dernier, des intentions du Gouvernement au sujet de ces navires; et se basant sur ces informations elle avait préparé des chantiers pour la construction de ces navires. Il en est résulté un très grave soupçon dans l'esprit de beaucoup de Canadiens, soupçon qui a été aggravé par les chiffres contradictoires soumis à cette Chambre, et aussi par un article cité aux petites heures du jour, ce matin, par l'honorable député de Carleton (M. Carvell), dans lequel on disait qu'il était très possible que le profit des entrepreneurs, au lieu d'être de trois millions et demi de dollars, pourrait très bien être de trois millions et demi de louis. Mon honorable ami de Carleton faisait allusion à un article du "Witness" de Montréal, publié le 4 courant, et il demandait au ministre qui, dans ce moment-là, représentait le Gouvernement dans cette Chambre, s'il pouvait donner d'autres renseignements à ce sujet.

L'article est écrit par M. le capitaine J. Reid, qui, si je ne me trompe, est membres de l'association des ingénieurs royaux et qui a beaucoup et très souvent écrit sur la question de la défense navale du Canada. Il est d'une telle importance et il discute si minutieusement les chiffres que l'on a étudiées ici, que, si on le veut bien, j'en donnerai lecture au comité. Ensuite, je ferai quelques commentaires. Voici cet article:

Dit M. Borden à sir Wilfrid Laurier. L'escadre que vous désirez avoir comprend un grand croiseur, trois croiseurs ordinaires, six contre-torpilleurs et trois sous-marins.

Entre parenthèse, permettez-moi d'expliquer que ces navires sont de ceux que l'amirauté anglaise regarde comme nécessaires aujourd'hui seulement pour des fins stratégiques et tactiques, savoir:

1. Navires de 1re ligne, c'est-à-dire cuirassés d'escadre et croiseurs cuirassés du type "Dreadnought".
2. Croiseurs cuirassés légers (5,250 tonnes);
3. Contre-torpilleurs (1,200 tonnes);
4. Contre-torpilleurs sous-marins (de 940 à 1,290 tones).

Ce sont là les seules catégories des navires de guerre qui figurent au budjet naval de la Grande-Bretagne pour 1912-1913.

Jusqu'ici, sir Wilfrid Laurier a, sans critique, accepté les données approximatives de M. Borden relatives aux frais de construction d'une escadre ainsi composée, et ces frais sont comme suit:

Construits en Canada:

Un croiseur de 1re classe..	$17,785,650
Trois croiseurs cuirassés..	8,307,650
Six contre-torpilleurs..	2,450,000
Trois sous-marins..	2,452,300
Ensemble..	$34,280,000

Construits en Angleterre:

Un croiseur de 1re classe..	$12,906,886
Trois croiseurs cuirassés..	6,909,846
Six contre-torpilleurs..	4,102,600
Trois sous-marins..	1,775,883
Ensemble..	$25,695,215

La différence dans le total des prix est de $8,585,385. Pour l'Angleterre, a dit M. Borden au cours du débat, le dernier total de $25,-695,215 et selon le prix courant.

Je me vois avec regret obligé de me mettre à la traverse de cette assertion. Voici en effet les détails que j'emprunte aux derniers états de l'amirauté:

Les deux derniers grands croiseurs sortis du chantier sont le "Lion" et le "Princess-Royal." Ils sont l'un et l'autre de 26.350 tonnes, sont une force de 70 000 chevaux, et armés de canons du calibre de 13 pouces et demi. Leur vitesse est respectivement de 31 nœuds et 7/10 et 34 nœuds et 7/10. Ce sont les plus lourds et les plus puissants croiseurs de la flotte. Le "Lion" a coûté, une fois fini dans tous ses détails, $10,288,540 et le "Princess-Royal", $10,069,430. Ce dernier coûte $380 par tonne.

Les croiseurs cuirassés légers sont de la classe de ville, étant désignés d'après le nom de diverses cités et villes du Royaume-Uni. Les navires de type "Bristol," dont on a fait choix pour le Canada, jaugent 4,800 tonneaux; leur vitesse est de 25 nœuds et ils ont des canons 8 pouces et 6/10 (canons de 100 livres). Ils coûtent une fois terminés $1,536,000; par tonne, $325.

Il y avait au budget naval de 1912-1913 (voté en mars de l'année dernière) un crédit pour vingt contre-torpilleurs à construire et à livrer avant le 31 mars de cette année. Le devis de ces vaisseux comportait une dépense (voir page 240-41) de $5,268,555.

Ces vingt contre-torpilleurs sont maintenant prêts, et ils figurent sous leurs différents noms à la liste navale officielle de 1913. Ce sont des vaisseaux qui voyagent par mer, et jusqu'ici les plus gros de leur classe, jaugeant chacun 1.200 tonnes, faisant 33 nœuds à l'heure, munis de quatre tubes lance-torpilles de 21 pouces, de trois canons de 4 pouces (canons de 32 livres), et cent dix hommes d'équipage. Le coût de chacun est donc de $263,427; par tonne, $206.

En fait de sous-marins, il s'en construit huit en 1912-1913, désignés par lettres et chiffres allant de "F1" à "F8". Ils sont de 940 à 1.200 tonnes, ont six tubes lance-torpilles et deux canons de 3 pouces. Il a été voté pour leur contsruction $800,000, c'est-à-dire $100,000 pour chacun. La moyenne des frais de construction serait de $100 par tonne.

D'après ces détails, je calcule que les frais de construction de chacune des escadres que propose sir Wilfrid Laurier pour l'Atlantique et pour le Pacifique seraient, suivant les prix que l'amirauté anglaise paye ces navires, comme il suit:

Un croiseur de 1re classe. ...	$10,069,430
Trois croiseurs cuirassés... ..	4,608,000
Six contre-torpilleurs..	1,980,562
Trois sous-marins..	300,000
Ensemble..	$16,957,992

Ces chiffres sont sujets à rectification; mais jusque-là, je persisterai à les tenir pour vrais. Que signifient-ils? Pour moi, ils établissent

d'une façon aussi claire que le peut être l'atmosphère des Laurentides par un brillant jour d'hiver que, pour disposés que soient en Angleterre les constructeurs de navires de guerre à travailler à ces prix-là pour l'amirauté anglaise qui est une grosse et régulière cliente, ils refusent au Canada ces conditions s'il n'y est pas ajouté une bonne moitié, sachant que le Canada, même s'il va jusqu'à construire le nombre de navires voulu, ne pourrait le faire à moins du double de ce prix-là.

Je ne saurais m'expliquer la chose autrement, ceci ajouté en guise de réserve. Si le "Princess-Royal", grand croiseur de 26,350 tonnes, coûte $10,069,430 seulement, pourquoi les trois grands croiseurs canadiens, jaugeant chacun 1,650 tonnes de plus, coûteraient-ils chacun $11,666,666, c'est-à-dire, proportion gardée, un million plus cher.

A la suite de cet article viennent quatre tableaux résumant le coût, au Canada et en Angleterre respectivement, des quatre navires dont les noms sont donnés. Ces tableaux sont comme il suit:

1. Navire de 1re ligne—Grand croiseur de type Dreadnought le "Princess-Royal".

Selon M. Borden, au Canada..	$17,785,650
Selon M. Borden, en Angleterre.. ..	12,906,886
Payé par l'amirauté..	10,069,430

2. Un croiseur cuirassé léger—Le "Bristol".

Selon M. Borden, au Canada..	$2,769,316
Selon M. Borden, en Angleterre.. ..	2,303,282
Payé par l'amirauté..	1,536,000

3. Un contre-torpilleur—Le "Tartar".

Selon M. Borden, au Canada	$957,500
Selon M. Borden, en Angleterre.. ..	683,666
Payé par l'amirauté (1913)..	263,427

4. Un contre-torpilleur sous-marin—"C 22".

Selon M. Borden, au Canada..	$817,433
Selon M. Borden, en Angleterre.. ..	591,944
Payé par l'amirauté (1913)..	100,000

En présence de pareils écarts, on ne devrait pas nous demander de procéder à un examen de ce projet de loi tant que n'aura pas été définitivement résolue la question des frais. Ces choses ont éveillé dans les esprits les soupçons les plus graves. Elles sont, je l'avoue, en grande partie techniques, mais le Gouvernement est à même de consulter là-dessus des experts. M'est avis, par conséquent, que l'on ne devrait pas nous demander de passer à une autre formalité relativement à ce projet de loi avant que nous possédions des chiffres sur lesquels on puisse faire fond.

Pour puissante que soit cette raison, il nous en est fourni une autre plus puissante encore dans une entrevue donnée par l'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable D. Monk), entrevue qui a été publiée dans plusieurs journaux comme dépêche venant de Montréal et datée du 3 mars. Dans cette entrevue, M. Monk dit:

Le projet Borden a en vue un secours d'urgence immédiat à la flotte britannique et réserve apparemment au peuple le droit de se prononcer, à une date ultérieure, sur une politique navale permanente, quand cette politique sera formulée.

M. MURPHY.

Il est difficile de prétendre que toute contribution de cette nature n'aura pas un caractère de permanence.

Ainsi, des circonstances semblables se présentant de nouveau, on s'attendrait naturellement à ce que le Canada adopte la même ligne de conduite.

Par exemple encore, si l'Allemagne, à cause de notre contribution, augmente son programme de contributions navales, il semblerait nécessaire pour nous de nous en occuper. C'est du moins ce qu'on attendrait de nous.

Passant à un autre aspect de la question, M. Monk dit:

La contre-proposition soumise à la Chambre par sir Wilfrid Laurier ignore absolument notre droit de représentation et de contrôle sur les relations extérieures de l'empire. Le premier ministre a mis cette question à l'ordre du jour en Angleterre, l'été dernier, lorsqu'il a affirmé que la coopération des colonies dans la défense de l'empire implique leur droit de participer à l'orientation de sa politique étrangère, de ses traités et de ses alliances, de la même manière et au même degré que les électeurs du Royaume-Uni.

Dans tout projet ou plan d'action conjointe des diverses parties de l'empire pour sa défense, cette question de représentation ou de contrôle est évidemment d'une importance capitale.

Si les dépendances prennent à leur charge une portion de la responsabilité des relations extérieures du gouvernement impérial, elles doivent avoir une voix dans la création et la gouverne de ces relations; et il va de soi que cette voix doit être effective.

Dans les conférences impériales, les représentants du gouvernement britannique ont déclaré que cette direction de la politique étrangère, réservée au gouvernement britanique, ne peut être partagée avec les colonies.

Cette attitude semble raisonnable, dans les conditions actuelles de l'empire; mais, d'autre part, il est de toute éivdence que si les sujets britanniques qui habitent les dépendances ou colonies consentent à prendre sur leurs épaules le fardeau et la responsabilité des actes extérieurs de la politique impériale, ils ne sauraient être contents ou satisfaits qu'autant qu'ils pourraient exercer les mêmes pouvoirs vis-à-vis les auteurs de ces actes que tous les autres sujets de l'empire.

Ceci, je pense, est trop clair pour qu'il soit nécessaire d'en démontrer la vérité. Il est absolument inadmissible que des peuples, imbus des notions de la liberté britannique et des principes du gouvernement responsable, acceptent un fardeau et des responsabilités permanentes sans exiger une représentation permanente et "adéquate".

Tout arrangement qui n'assurerait pas une représentation adéquate amènerait infailliblement des conflits et la séparation définitive.

Aucune solution pratique ou acceptable de cette question n'a encore été formulée, bien que la question elle-même ait été beaucoup étudiée.

Quant a moi, continue M. Monk, lorsque mes collègues revinrent d'Angleterre convaincus de l'urgence d'une action immédiate et décidèrent de demander au Parlement canadien une contribution, j'ai trouvé que mes déclarations au Parlement et ailleurs, antérieurement aux élections de 1911, étaient assez claires, assez nombreuses, et prêtaient si peu

à l'équivoque que je ne pouvais consentir à voter cette contribution sans que cette mesure eût été approuvée par le peuple au moyen d'un plébiscite.

Je soutiens que lorsqu'un homme public s'est ainsi engagé, il est tenu de remplir ses engagements à la lettre. Il n'y a ou du moins il ne devrait y avoir qu'une règle pour la vie publique comme pour la vie privée. Beaucoup de gens prétendent que ceci n'est pas conforme au jeu de la politique; mais l'adhésion à cette règle relèverait de beaucoup le ton de la vie publique au Canada—tombé si bas comme tous l'admettent.

En outre, mes convictions sur cette question navale sont restées intactes; et je crois que toute orientation nouvelle, telle que le comporte une contribution importante à l'organisation navale de l'empire, devrait être soumise à la décision du peuple lui-même.

D'après les termes mêmes de la Constitution, notre Parlement n'a d'autres pouvoirs que ceux qui lui permettent d'organiser la défense du Canada.

En cette occurrence, on aurait pu soumettre au peuple cette question très simple:

Approuvez-vous la contribution de $35,000,000 adoptée par le Parlement pour renforcer la marine britannique?

Ou encore, on aurait pu poser au peuple ces trois questions distinctes:

1. Pour ou contre la contribution?
2. Pour ou contre la construction d'une marine?
3. Pour ou contre le *statu quo?*

Je n'ai jamais pu comprendre ce qu'il y avait de contraire à la constitution anglaise dans la consultation du peuple sur une question importante et qui l'intéresse directement.

Ceux qui prétendent que cette question doit être laissée à l'arbitrage du peuple ont reconnu et hautement affirmé que tous devraient, loyalement et sans arrière-pensée, se soumettre au verdict, quel qu'il fût, que rendrait la majorité du peuple canadien. Il n'y a jamais eu de doute sur ce point. La décision demeure donc absolument dans les mains des huit provinces qu'on nous dit souvent être unanimes sur cette question navale et qu'on nous représente comme protestant par des clameurs impatientes contre les délais apportés jusqu'ici à la régler.

Je doute beaucoup que les dissidents soient confinés à la province de Québec. L'allégation que l'opinion est unanime, en dehors de cette province, est mal fondée.

L'été dernier, j'ai parcouru maintes parties de l'Ontario. J'ai visité presque tous les ports, de Cornwall à Port-Arthur et à Fort-Williams. Afin de connaître l'état exact de l'opinion publique sur cette question, j'ai remonté jusqu'aux sources les plus sûres. J'en suis arrivé à la conviction que le peuple de l'Ontario, quoique prêt et consentant à faire son devoir, n'est en aucune façon unanime sur la nature de ce devoir, et je n'ai pu saisir nulle part aucun signe d'impatience ou d'irritation devant les retards. Les agriculteurs semblent unanimement en faveur d'un referendum.

Passant à d'autres aspects de la situation, M. Monk est d'avis que le public est fatigué de la question de la marine et se plaint qu'on y consacre bien trop de temps. Ce grief, dit-il, semble bien fondé, bien que la coopération navale ou militaire avec l'empire provoque une nouvelle orientation grosse des plus graves conséquences. Puis il ajoute: "Mais nous avons nombre d'autres problèmes ici à solutionner, problèmes de tout genre, d'ordre politique, économique, moral, social, d'ou dépend notre bien-être comme peuple. Nous ne saurions consacrer tout notre temps à la défense navale de l'empire et il ne faudrait pas non plus que les sessions de notre Parlement fussent accaparées et absorbées par la discussion des questions d'ordre impérial; mais à mesure que ces questions surgissent, il faut les discuter franchement et librement et tout Canadien, j'espère, en discutant ces importantes questions sous tous leurs aspects, peut jouir de la même latitude que possède de droit le sujet britannique en Angleterre. Au début, personne au pays ne pouvait discuter ces affaires sans être accusé d'hostilité envers l'Angleterre et même de manque de loyalisme. Heureusement, cette manie insensée tend à disparaître. Elle était des plus nuisibles aux intérêts réels de l'empire.

Il est généralement reconnu qu'au pays, en dehors du Parlement, il existe des groupes d'hommes, ne prenant nullement contact avec le public et sans responsabilié aucune envers le corps électoral, qui sont devenus trop puissants auprès des gouvernements et des partis politiques. On entend souvent dire que ces hommes exercent une grande influence sur la décision d'importantes questions et cette puissance grandissante aux mains d'individus sans responsabilité envers personne constitue un grave danger et tend à subvertir la liberté.

Tout le monde sait que, depuis quelques années, un certain groupe d'hommes ont mené par tout l'empire britannique, avec une singulière habileté, toute une campagne savamment organisée en faveur de la participation financière à la marine impériale. Ce groupe d'hommes jouissent de ressources illimitées, exercent un singulier empire sur la presse et semblent décidés à fouler aux pieds tous ceux qui ne se rangent pas à leur avis. Quelques-uns sont sincères, mais d'autres sont intéressés à divers titres et ils ont gagné un certain ascendant au pays. Le Parlement lui-même ne semble pas absolument échapper à ces influences. On a observé le même phénomène aux Etats-Unis; mais dans la république voisine, il se manifeste une réaction contre ces influences illégitimes et irresponsables.

Cette entrevue constitue une telle condamnation du Gouvernement qu'il faudrait susprendre la délibération de ce projet jusqu'à ce que l'ancien ministre des Travaux publics soit ici et puisse répéter ces affirmations.

L'ancien ministre des Travaux publics devait connaître, avant de remettre son portefeuille, les intentions du Gouvernement au sujet de ce système de coopération financière ou de la permanence de ce système, si toutefois on a proposé pareil projet. Mais il donne à entendre que, jusqu'au moment de sa démission, la question de la permanence du système de défense navale avait, à toute évidence, été réservée, afin que le peuple se prononçât à cet égard à un autre moment. On nous donna à entendre que la situation existante était tout autre et qu'on avait rien décidé au sujet du système permanent.

M. Monk ajoute:

Naturellement, il est difficile de dire au sujet de pareille coopération financière, si elle aura un caractère de stabilité. Si, par exemple, l'Allemagne augmente son programme naval par suite de cette coopération il semblerait convenable d'en prendre connaissance. On s'y attendrait de notre part.

M. Monk donne clairement à entendre que le système stable et permanent du Gouvernement, dans la mesure où il le savait au moment de sa sortie du cabinet, serait un système de coopération financière d'ordre permanent. Il doit le savoir, les déclarations du premier ministre de la Grande-Bretagne, mainte et mainte fois répétées, portent que la Grande-Bretagne ne saurait confier aux dominions d'outre-mer partie de sa responsabilité dans la direction des affaires extérieures, et que d'ailleurs elle ne le veut pas. M. Monk ajoute :

Mes convictions sur cette question sont demeurées intactes, et quant à la nouvelle orientation découlant de cette proposition il faudrait la soumettre au jugement du peuple lui même.

En d'autres termes, il a toujours été hostile à la participation financière, sauf consultation préalable du peuple. Telles étaient ses convictions en acceptant un portefeuille; le cabinet actuel devait les connaître, ces convictions, à l'entrée de M. Monk dans le cabinet. Le premier ministre devait donc partager ces convictions à ce moment-là. Il ne convient pas de poursuivre la délibération de ce bill avant que M. Monk et le premier ministre nous aient dit lequel des deux a le premier modifié ses conditions.

A la fin de l'entrevue M. Monk dit encore:

On reconnaît généralement qu'au pays, au dehors du Parlement il existe des groupes d'hommes qui sont devenus bien trop puissant auprès des gouvernements et des partis politiques. Le Parlement lui-même ne semble pas absolument échapper à ces influences.

Dans un pays jouissant du gouvernement constitutionnel, nul homme responsable ne saurait porter de plus grave accusation que celle formulée par l'ancien ministre des Travaux publics lorsqu'il déclare positivement, sous sa propre signature, que certains intérêts étrangers au Parlement sont devenus bien trop puissants auprès des gouvernements et des partis politiques. Il faudrait demander avec instance que l'ancien ministre des Travaux publics nous éclaire sur l'existence et la nature de ces intérêts. Il faudrait encore nous éclairer sur une autre affirmation figurant dans cette entrevue et portant que " le Parlement lui-même ne semble semble pas se soustraire entièrement à ces influences". Monsieur le président, à votre avis, le Gouvernement, en justice envers ce Parlement et envers le peuple lui-même, n'est-il pas tenu de veiller à ce que la lumière se fasse sur ces graves affirmations formulées par un collègue du premier ministre, en qui il a sans doute reposé pleine confiance pendant qu'il faisait partie de son cabinet? Le premier ministre n'est-il pas tenu de suspendre la délibération de ce projet jusqu'à ce que ces graves accusations touchant l'influence extérieure qui a pesé sur son adoption aient été l'objet de notre examen et d'un rapport présenté à cette Chambre?

Si le premier ministre et ses collègues laissent passer cette accusation en silence et s'ils persistent à pousser cette mesure en présence des révélations et des critiques formulées contre l'honneur et l'indépendance du Parlement, ils le feront au mépris des principes fondamentaux du gouvernement constitutionnel. A tout événement, le Parlement devrait avoir le souci de sa dignité au point d'exiger que ces affirmations soient l'objet d'une enquête approfondie avant que ce projet de loi franchisse une autre étape.

Une des accusations sans cesse ressassées par les ministériels, c'est que la marine militaire que nous proposons est séparatiste, accusation facile à réfuter. J'invoque ici le témoignage du premier ministre pour prouver que ce n'est pas une marine séparatiste. Le 12 janvier 1910, il disait:

On a prétendu que la création d'une prétendue marine militaire tendrait à détacher ce grand dominion de l'empire. A mes yeux, elle n'a pas plus de tendence en ce sens que l'organisation de la force militaire; encore moins, parce que la résolution adoptée par cette Chambre, en mars 1909, déclarant expressément que l'organisation d'une marine militaire canadienne devrait se faire dans le sens indiqué par l'amirauté, à la dernière conférence impériale.

En présence de ces déclarations du premier ministre en faveur d'une marine militaire canadienne, il est naturel que le public se demande: "Pourquoi donc le premier ministre ne se met-il pas à l'œuvre, pour construire une marine canadienne"? La situation à cet égard est parfaitement mise en lumière par le "Free Press" de Winnipeg, dans un article publié le 6 janvier dernier. L'honorable député en a déjà donné lecture. Cet article, qui reproduit et dissèque un article publié par la "Mining Review" montre que nous avons toutes les ressources voulues naturelles et autres, surtout la houille à la marée, non seulement pour rendre susceptible de réalisation la construction des navires de guerre et autres vaisseaux, mais encore pour en faire un des grands facteurs du développement futur de l'industrie canadienne.

M. PUGSLEY: Mon honorable collègue se rappelle-t-il que, lorsqu'il fut question

de créer une marine militaire canadienne, ce développement de nos ressources fut une des questions qui vinrent sur le tapis, et les autorités de l'amirauté affirmèrent que le coût supplémentaire doit être envisagé comme une prime d'encouragement aux constructions maritimes de l'Australie, système auquel ces messieurs souscrivirent pleinement?

M. MURPHY: J'ai, en effet, souvenance de la chose, et il en est question dans quelque communication échangée entre les deux gouvernements.

A l'encontre de l'affectation de cette somme aux usages proposés par le Gouvernement, il milite une objection qui n'a pas encore été formulée ici. Les partisans d'un don de dreadnoughts invoquent, à l'appui de leur thèse, cet argument-ci: que ces vaisseaux sont les plus puissants engins de destruction connus de la science moderne. Cette théorie ne tient pas compte d'un engin de destruction encore plus terrible, l'aéroplane dirigeable, lorsqu'il est affecté aux usages de la guerre. Je ne saurais mieux mettre en relief la portée pratique de cette question sur la discussion qu'en citant un entrefilet paru dans le "Star" de Montréal, le 28 courant:

Une des propositions soumises au gouvernement allemand est de répondre à la construction de dreadnoughts canadiens et autres par celle d'une flotte de cent aéroplanes.

Pour donner au comité une faible idée des progrès réalisés par la guerre aérienne, je vais citer quelques extraits d'un fort remarquable article intitulé: Les courriers de l'air" paru dans l'"Everybody's Magazine", en septembre dernier. L'honorable député a déjà cité quelques parties de cet article. La preuve que l'auteur de cet article n'a pas évoqué de dangers imaginaires, c'est que, d'après une dépêche de Londres, parue dans nos quotidiens du 13 février dernier, les autorités britanniques auraient songé à prendre les moyens de se protéger contre les attaques des flottes.

(L'honorable député donne lecture de la dépêche en question.)

Le bill mentionné dans la dépêche a été adopté par le Parlement britannique et le "Globe" de Toronto du 15 février, en donne un aperçu. Dans son numéro du dimanche 16 février, le journal du député d'York-sud (M. Maclean), le "Toronto World" publiait à ce sujet un article intitulé "Le Péril de l'air".

(L'honorable député donne lecture de cet article.)

Je le répète, on a suggéré au gouvernement allemand de répondre aux dons de dreadnoughts par le Gouvernement canadien et autres gouvernements par la création d'une flotte de cent aéroplanes. En présence de ce qu'on affirme au sujet de la terrible puissance de destruction de ces aéroplanes, si le premier ministre cherchait à s'éclairer auprès de l'amirauté sur le genre d'aide qu'elle demanderait maintenant pour les objets de la défense, elle suggérerait, sans doute, que le Canada y coopère en fournissant quelques dreadnoughts aériens. Je vais au devant des objections que pourraient soulever les critiques prétendant que ces flottes aériennes seraient une menace pour notre flotte, comme elles le seraient pour la flotte de la mer du Nord, et je leur dis que jusqu'ici ces aéroplanes n'ont pas encore traversé l'océan.

Mais si on voulait une autre réponse, je citerais l'article du "Toronto World" dont je viens de parler et je dirais que nous devrions préparer les mêmes moyens de défense que ceux qu'ils sont prêts à adopter en Angleterre.

En présence de la gravité des choses sur lesquelles j'ai attiré leur attention, je crois que les ministres, dans l'intérêt de leur dignité et de la dignité du Parlement, ne devraient pas insister pour l'adoption du projet de loi, avant que trois choses n'aient été faites:

Premièrement, le renseignement que nous avons demandé, raisonnablement demandé, devrait être fourni à la Chambre.

Deuxièmement, les contradictions qui existent dans les chiffres soumis à la Chambre devraient disparaître et être remplacées par des informations autorisées fournies par des experts dont tout le monde acceptera l'autorité.

Troisièmement, la déclaration sérieuse contenue dans l'entrevue avec l'ancien collègue du premier ministre devrait faire l'objet d'une enquête dont le résultat serait communiqué à la Chambre. Rien n'est plus grave que l'accusation portée par l'ex-ministre des Travaux publics qu'il y a des influences du dehors à l'œuvre et que des intérêts sont engagés pour influencer le Gouvernement et le Parlement au sujet de la dépense de l'argent que prévoit ce projet de loi.

Assurément, le Gouvernement respecte assez son honneur et l'honneur du Parlement, dont ils sont les gardiens spéciaux, pour ne pas continuer la discussion de ce bill tant que leur ancien collègue ne sera pas présent, soit pour répéter ses déclarations au sein de la Chambre, ou pour répondre aux questions que les membres des deux partis croiraient devoir lui poser au sujet de ces accusations très sérieuses.

J'avais l'intention de parler plus longuement. Dans le cas où la requête raisonnable que j'ai présentée à mon honorable ami ne serait pas écoutée et si on insistait

pour l'adoption de cette loi, j'aurai l'occasion plus tard de continuer les observations que j'ai présentées ce matin.

M. MACDONALD: A moins que le Gouvernement ne soit absolument endurci à tout appel au sentiment des responsabilités et aux égards pour les usages parlementaires, l'explication donnée par mon honorable ami de Russell (M. Murphy) pour l'engager à consentir au renvoi de la discussion, me paraît être absolument sans réplique.

On se rappellera que c'est seulement après une longue discussion en comité que le premier ministre a présenté, très à regret, son renseignement à la Chambre, lundi soir, au sujet du coût de la construction des navires de guerre. On a prouvé que ce renseignement était absolument inexact dans tous ses détails, et je n'hésite pas à dire que ni le premier ministre, ni le ministre de la Marine et des Pêcheries ne pourraient venir au comité justifier les faits affirmés ici lundi soir.

M. Monk, l'ex-ministre des Travaux publics, dans une entrevue récente, a déclaré que des influences d'un caractère malveillant étaient à l'œuvre dans ce pays et avaient réussi auprès du Gouvernement pour diriger sa politique navale. Une telle déclaration faite sous la responsabilité de M. Monk, comme conseiller privé et ex-ministre devrait nous faire réfléchir. Dans des conditions pareilles, le gouvernement du pays deviendrait une comédie.

Nous étudions un article renfermant l'idée que le meilleur moyen de résoudre le problème naval au point de vue de nos rapports avec la mère patrie, c'est d'offrir une contribution. Des amendements proposés par l'opposition affirment que la meilleure solution du problème est d'organiser un service naval en coopération avec la marine impériale. Il s'agit donc de savoir si on doit adopter la contribution ou la construction. Les honorables députés ministériels se sont prononcés en faveur de la contribution, mais voyons exactement où ils en sont. Le premier ministre a dit souvent il y a quelques années, ici même, que contribution voulait dire finalement séparation et que la meilleure solution de la question pour le Canada était de se lancer dans la construction navale.

Nos honorables adversaires invoquent aujourd'hui l'aide de l'amirauté pour justifier leur proposition; mais ils mettent de côté absolument les vues de l'amirauté en 1909 et aussi celles de tous les représentants de l'empire qui s'étaient réunis à Londres en consultation avec l'amirauté.

Si l'amirauté est un bon témoin en 1912, elle était aussi bon témoin en 1909. Je tiens à dire de plus que le premier ministre n'a jamais daigné donner à la Chambre une explication de ses déclarations de 1909, qu'une contribution signifiait finalement la séparation. De notre côté, nous avons demandé souvent une explication, mais elle n'a jamais été donnée. Il croit apparemment qu'en adoptant le système du silence, son passé sur ce point sera oublié.

Pourquoi insistons-nous pour que le Canada commence l'organisation d'un service naval canadien? Nous le faisons d'abord, parce que la Chambre a adopté à l'unanimité ce principe en 1909; mais nous n'avons pas besoin de nos appuyer seulement là-dessus pour justifier notre conduite. Si le principe d'une marine locale n'est pas bon, alors, pour moi du moins, je suis prêt à étudier une autre solution. Voyons où nous en sommes sur cette question de la marine locale. A quelle source irons-nous puiser pour nous guider sur cette question? Assurément, pas auprès de mon honorable ami, le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel). Cet honorable ministre est tout à fait impérialiste maintenant. Il ne se lèvera pas ici pour nous le dire, mais il est prêt à voter pour tout ce que l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) conseillera en fait d'impérialisme à outrance. Par conséquent nous n'irons pas lui demander ce que nous devrions faire pour protéger l'empire, bien que je pourrais lui rappeler ses paroles quand il n'avait pas de muselière sur la bouche. Irons-nous vers le petit groupe de nationalistes qui a aidé le Gouvernement à arriver au pouvoir? Certainement non. Adressons-nous à quelques témoins dont les positions sont un peu plus élevées que celles de ces ministres et de leurs partisans. Prenons lord Milner, par exemple, un des proconsuls de l'empire, un homme distingué dans le Sud-Africain, un homme qui a des idées arrêtées sur cette question de savoir quelle est la meilleure manière d'établir une coopération navale. Je voudrais que le premier ministre montrât en quoi lord Milner est un séparatiste, quand il se prononce en faveur des marines coloniales. Il dit:

> Il ne s'agit pas d'échapper aux fardeaux, mais de développer de nouveaux centres de force. Pour ce motif je n'ai jamais été très partisan des contributions des Etats autonomes en faveur de l'armée et de la marine du Royaume-Uni. . . Je sais qu'on peut prétendre—on a prétendu—que la force individuelle préparerait la séparation.

Il avait entendu parler des arguments antédiluviens exposés par nos honorables adversaires.

> Mais je n'ai aucune sympathie pour ce point de vue.

Et que pense lord Charles Beresford? Parlant à la conférence de la presse en 1909 il s'exprime ainsi sur le point de savoir si nous devrions avoir des marines coloniales:

> Je crois que le meilleur moyen pour vous de nous aider, comme nations, est de surveiller les points les plus faibles, les places

les plus faibles que nous avons dans l'empire, ce sont nos routes commerciales . . . Je crois que le meilleur projet serait pour vous de créer vos propres flottes que vous garderiez sous votre contrôle, sous votre direction jusqu'à ce qu'il y ait pour chacun des navires des cinq nations un même niveau avec ceux de la nation mère; alors les nations devraient avoir la haute direction de leurs propres officiers et des marins de leurs flottes.

Le premier ministre a ricané à l'idée de voir cinq nations ayant des droits individuels. Naturellement, il est un plus grand homme d'Etat dans l'empire que lord Charles Beresford! Il vient seulement de sortir de sa chrysalide depuis quelques mois et avant ce temps c'était à qui de lui ou de l'honorable député de Jacques-Cartier se précipiterait pour savoir qui pourrait proposer le plus vite des résolutions demandant des plébiscites pour chaque projet naval. Il n'était alors pas un impérialiste, il était individualiste, mais depuis deux mois, il est arrivé à en savoir plus que lord Beresford et il veut diriger non seulement cette nation, mais toutes les cinq et leur dire ce qu'elles ont à faire.

Le directeur général des Postes vient récemment de sortir de sa chrysalide comme constructeur d'empire. Il y a un an ou deux, il était un destructeur d'empire. Mais il est entré dans une nouvelle phase et il en connaît plus long que lord Charles Beresford qui a combattu dans les batailles de l'empire. En décembre 1912, après que le programme du ministère Borden eut été exposé, lord Beresford disait:

Je vois de graves dangers dans le projet Borden. Ce que j'ai recommandé aux colonies de faire, c'est de défendre leurs extrémités des routes commerciales avec de fortes bases navales, des mines, des torpilleurs, des contre-torpilleurs et des croiseurs rapides. Les routes commerciales sont sans protection et aujourd'hui le danger qui nous menace n'est pas l'invasion, mais la famine.

S'il en est ainsi, si le Gouvernement réussit à envoyer ses dreadnoughts et à les faire embouteiller dans la mer du Nord et si malheureusement la guerre éclatait, nous n'aurions pas, comme l'a dit lord Ch. Beresford le moyen de protéger les produits de l'empire qui iraient alimenter les hommes qui vivent en Angleterre. Le danger pour l'Angleterre est la famine, non l'invasion, dit ce vieux loup de mer qui connaît quelque chose à la protection navale.

Il dit encore:

Le pays a été trompé et berné par les déclarations relatives aux dreadnoughts des autres nations. On l'a abusé en lui contant qu'un dreadnought pouvait couler toutes leurs flottes. Le peuple ne parle plus que de dreadnoughts, oubliant qu'une flotte est composé de plusieurs unités dont chacune, si elle vient à manquer nuit à tout l'ensemble.

En 1909, lord Ch. Beresford se déclarait en faveur d'un programme permanent de marines locales.

Je ne discuterai pas la façon dont la note de l'amirauté lui a été arrachée l'été dernier. Mais quand vous avez d'un côté la politique libérale de 1909 et de l'autre côté l'Australie qui applique un programme semblable, comme solution de toute cette question, je ne puis faire autrement que de conclure que les ministres veulent se débarrasser de l'élément nationaliste dans le pays, s'ils proposent ce programme impossible.

Que dit le comte Grey, un ancien Gouverneur général, un disciple de Cecil Rhodes, l'homme qui a partagé avec lui la grande œuvre accomplie dans le Sud-Afrique?

Parlant à Victoria (C.-A.), au mois de septembre 1909, lord Grey disait:

Le comité de la défense impériale, à Londres, semble être d'opinion qu'une contribution de dreadnoughts est une gracieuseté et non une politique. Quel est le message que l'Angleterre envoie de ses colonies? Tant que nous entretiendrons un cordon protecteur autour de vous, malgré les lourdes charges que nous avons à supporter, nous trouverons l'argent nécessaire pour conserver la maîtrise des mers, pendant que vous développerez et que vous consacrerez vos efforts à jeter les bases d'une puissante marine, et alors vous serez en état de venir à notre aide, quand la population restreinte de l'Angleterre trouvera la tâche de maintenir une grande marine trop lourde pour ses épaules.

Les honorables députés de la droite pensent que lord Grey ne comprend pas la question et c'est le ministre du Revenu de l'intérieur et le ministre des Postes qui ont toute la confiance du parti conservateur et qui trace sa ligne de conduite au Gouvernement. Sir Alfred Deakin, qui s'est séparé de ses amis et s'est rallié à ses adversaires pour combattre l'idée d'une contribution et engager son pays à créer une marine, disait dans le parlement australien, au mois de décembre 1909:

C'est sur la mer que repose le sort de l'empire. Il ne sera pas assuré par des flottes appartenant exclusivement à la mère patrie et équipées par elle, mais par une grande marine impériale, comprenant les flottes de la mère patrie et les flottes subsidiaires, construites et équipées par les possessions d'outre-mer et dirigées par elles, en temps de paix. Chacune de ces flottes doit être assez forte et assez importante pour fournir un entraînement adéquat aux officiers et aux marins. Nous ne pouvons pas retarder la construction de notre marine. Nous en avons besoin dès a présent. Nous ne pouvons pas consentir à un délai de six mois. On n'achète pas une flotte, il faut la construire.

M. Deakin est-il un séparatiste? Travaille-t-il au démembrement de l'empire? Pourquoi le Gouvernement cherche-t-il à

terroriser les représentants d'un pays libre, par des moyens autocrates importés du Manitoba par le ministre des Travaux publics, pour imposer au pays une politique condamnée par les hommes d'Etat de l'Australie et de l'Angleterre? En Australie, 95 p. 100 de la population sont d'origine anglaise; au Canada, la proportion est d'environ trois quarts, d'après ce que prétend l'honorable premier ministre. Dans le mémoire que j'ai cité, l'Australie a soumis à l'amirauté et à la conférence impériale qui se tenait alors à Londres un projet par lequel l'Australie devait maintenir elle-même des forces navales pour protéger les mers du sud. Ce mémoire fait observer que la marine anglaise a été presque complètement retirée de cette partie du Pacifique et que si un danger surgissait, causé par les questions asiatiques, l'Australie aurait une escadre sur les lieux. En 1909, cette colonie vota la construction d'une escadre et elle a persévéré dans cette politique.

L'an dernier, quand le premier ministre du Canada est allé en Angleterre et avant d'avoir vu l'amirauté, il déclara publiquement, à plusieurs reprises, qu'il était en faveur d'une seule marine et que son intention était de faire rappeler la loi du service naval. L'amirauté fut informée de la chose; et quand le premier ministre se présenta, il se trouvait dans cette position: il était engagé à faire rappeler la loi du service naval, calquée sur celle de l'Australie et s'était déclaré en faveur d'une seule marine et une contribution. Il était forcément dans l'obligation de dire à l'amirauté: Acceptez cette contribution du Canada ou je ne puis rien faire; je ne puis pas faire comme l'Australie; je suis aussi obligé de vous demander un document, pour me justifier auprès des Canadiens d'offrir une contribution.

Le 26 novembre dernier dans le parlement australien, M. Bruce Smith ayant été informé du projet de contribution du Canada, demanda au premier ministre s'il avait tenu compte du fait que le Canada et plusieurs possessions d'outre-mer proposaient des contributions à la marine impériale, et si le gouvernement australien était prêt à étudier et discuter avec les autorités impériales les arrangements par lesquels la marine australienne serait la seule force navale de l'empire, soumise à un commandement distinct? Voici la réponse:

> Le gouvernement considère qu'il ne doit pas se départir du principe d'une marine navale australienne.

Voilà, il me semble, une preuve assez concluante. Cependant cela n'empêchera pas les partisans du Gouvernement de parcourir les campagnes et de dire que la politique australienne, approuvée par une population dans les quatre-vingt-quinze centièmes sont d'origine britannique, est une politique séparatiste, quand on veut l'appliquer au Canada. Il fut aussi demandé au gouvernement australien si une correspondance avait été échangée avec le gouvernement impérial, en vue de modifier les arrangements existants et assurer une direction unique pour toutes les forces navales de l'empire et voici qu'elle en a été la réponse:

> Aucune correspondance n'a été échangée en vue de modifier la politique navale générale du gouvernement.

Cela veut dire que l'amirauté anglaise n'a pas écrit aux autorités australiennes pour leur dire que la nouvelle politique devait être une politique de contributions, ou pour leur faire comprendre que l'Australie, se décidant d'avoir sa propre marine, ne faisait pas son devoir.

Le sénateur Pearce, le ministre de la défense en Australie, a déclaré que le gouvernement australien n'attachait aucune importance au fait d'avoir un représentant dans le comité de la défense impériale, parce que l'Australie s'intéresse plutôt aux questions de politique qu'aux questions d'administration.

Le premier ministre canadien voudrait faire croire qu'il nous a obtenu une grande faveur en faisant représenter le Canada dans le comité de la défense impériale. Le vieux chef du parti conservateur, sir Charles Tupper, a d'abord accueilli cette nouvelle avec enthousiasme, mais, comme beaucoup d'autres, il semble avoir compris avec le sénateur Pearce, que cette représentation ne vaut rien au point de vue des questions politiques. Depuis quelque temps, nous n'entendons plus parler de ce grand avantage que nous avons obtenu. Le sénateur Pearce a déclaré qu'il ignorait s'il y avait quelque chose de vrai dans la rumeur que c'est à l'amirauté anglaise qui était responsable de la suppression de la marine canadienne et de la substitution d'une contribution de dreadnoughts et d'une subvention annuelle.

L'honorable premier ministre n'a fourni à la Chambre que les renseignements qu'il a été forcement obligé de lui donner et cette réticence semble indiquer une entente secrète par laquelle il se serait engagé à verser une contribution annuelle pour la défense de l'empire. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) qui nous a fait pendant l'élection d'Hochelaga une si sombre peinture des graves dangers qui menacent la Grande-Bretagne, trouvera des raisons pour voter en faveur de ces subventions, quand le temps sera venu.

Les proconsuls de l'empire qui ont établi des colonies dans toutes les parties du monde, ont encore quelque chose à apprendre. Lord Denman a été nommé gouverneur général de la grande fédération australienne, mais il lui faudra prendre des leçons de nos colons canadiens

pour savoir comment se construisent les empires. Lord Denman a présidé à l'inauguration du collège naval de l'Australie. Le nôtre a eu une existence précaire, avec l'épée de Damoclès continuellement suspendue sur sa tête, grâce à l'indifférence et à l'indécision du Gouvernement et nos jeunes gens qui auraient désiré servir dans la marine, n'ont pas osé s'y engager.

Lord Denman déclare que l'Australie est disposée à remplir le programme préparé par l'amirauté anglaise lors de la dernière conférence. Il nie que les Australiens ne puissent pas faire de bons marins et il affirme que les Australiens réussiront dans tout ce qu'ils entreprendront. Ici, le Gouvernement déclare qu'un jeune Canadien ne peut pas devenir un assez bon ouvrier pour construire des navires de guerre ni un assez bon marin pour faire partie des équipages. La seule chose qu'il croit les Canadiens capables de faire, c'est de voter de l'argent pour se faire défendre par d'autres.

Le sénateur Pearce, que j'ai déjà cité, dit que l'Australie ne se bornera pas à construire des navires, mais qu'elle verra aussi à fournir des équipages. L'Australie, dit-il, pourrait fournir cent navires à la marine anglaise, sans que l'Angleterre s'en trouve mieux, si nous ne fournissons pas des marins pour équiper ces navires. Ce que veut le sénateur Pearce pour l'Australie, nous le voulons pour le Canada. Les députés de l'opposition et tout le parti libéral croient qu'en développant au Canada un nouveau foyer de puissance, nous adoptons le moyen le plus sûr de venir en aide à l'empire.

C'est cette politique qui finira par triompher. Ceux qui proposent aujourd'hui une contribution en argent pour la défense de l'empire vivront assez vieux pour voir le Canada adopter une politique permanente, comme celle que propose le parti libéral.

Si les honorables députés de la droite ont la permission d'ouvrir la bouche, j'aimerais à savoir d'eux, ce qu'ils pensent de la politique de l'Australie. J'ai demandé à l'honorable premier ministre s'il s'était informé de ce que coûte la marine australienne, qui est à peu près construite, et il m'a répondu assez cavalièrement que nous n'avions pas l'intention d'aller construire une marine dans ce pays. Il savait comme nous tous que les navires australiens sont construits en Angleterre. Mais il n'a pas cru qu'il valait la peine d'écrire au gouvernement australien pour savoir ce que ces navires ont coûté.

C'est la première fois qu'un premier ministre canadien refuse de fournir les renseignements ordinaires, sur une grande question d'intérêt public. Quand il s'est agi de construire le Transcontinental National, les honorables députés de la droite avaient une telle soif de renseignements, qu'en 1903, ils ont tenu a Chambre en session jusqu'au mois d'octobre.

M. AMES: Sans pouvoir obtenir de renseignements.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami consulte les "Débats", il s'apercevra que la mémoire lui fait défaut. Tous les jours, le gouvernement communiquait de nouveaux renseignements au comité. Nos honorables adversaires nous reprochent de retarder les travaux de la Chambre quand il s'agit d'une question d'une importance vitale pour l'avenir politique de ce pays et cependant, sur une question en somme peu importante et qui ne pouvait pas avoir de conséquences graves, ils n'ont pas hésité à prolonger la session pendant des mois et des mois et de nous tenir ici pendant tout l'été et une partie de l'automne.

Cette question peut avoir de graves résultats. Les ministres ne tiennent aucun compte de l'attitude des autres colonies et affectent de croire qu'ils ont reçu d'une source mystérieuse, des renseignements qui n'ont pas été communiqués à l'Australie, mais ils n'ont pas la moindre preuve à donner pour appuyer cette prétention.

Jamais projet de loi ne fut soumis à cette Chambre accompagné de renseignements aussi maigres. On nous dit qu'il s'agit ici d'une mesure ayant pour but la séparation. Je tiens à la main un ouvrage intitulé "Studies in Colonial Nationalism" écrit par Richard Jebb qui est l'auteur de plusieurs travaux sur cette question. Il y a quelques années, si quelqu'un se permettait de dire que le Canada était une nation, les honorables membres de l'extrême droite l'accusait de prôner une hérésie politique et de manquer de loyauté envers l'empire. Même aujourd'hui des hommes dont l'attachement à l'Angleterre n'est que superficiel croient que c'est une chose terrible pour quelqu'un de dire que le Canada est une nation. Pour ceux qui ont réellement étudié ce sujet, le problème de l'avenir réside en cette question: Le Canada doit-il ou non continuer à vivre dans cet état de sujétion qui, depuis un si grand nombre d'années, a existé dans le cas de notre pays vis-à-vis de la mère patrie. Jusqu'à 1890, les hommes publics anglais se sont formé une conception très étrange de l'importance que prendront les colonies au point de vue des destinées de l'empire. Dans l'avenir, le Canada qui comptera une population de 20,000,000 d'habitants, permettra-t-il qu'on lui dise qu'il doit rester sous la tutelle d'aucune autre partie de l'empire et sous celle d'une autre agglomération de gens auxquels il est arrivé à naître dans le Royaume-Uni? Refusera-t-on au Canadien de ce temps-là qui se targuera de son origine, le privilège d'entretenir l'aspiration de devenir un fils grand et indépendant de cet empire, tout comme pourra le faire celui

à qui il est arrivé de naître dans une partie quelconque du Royaume-Uni? S'il ne peut entretenir ces aspirations lorsque le Canada sera réellement une nation, le problème de sa situation dans l'empire sera difficile à résoudre. Devenir une collection de nations dans les limites de l'empire; augmenter au point de vue de la prospérité et du chiffre de la population et à celui des finances; travailler de concert suivant des données parfaitement tracées au bien commun de toutes les classes et de toutes les races qui composent cet empire ou à celui d'une partie quelconque de ce dernier, tel devra être le but de toutes nos aspirations et de tous nos actes. Il faut enfin subordonner l'intérêt d'une partie à celui du tout. Si ce ne doit pas être là l'avenir de l'empire britannique, celui-ci devra disparaître d'après les prévisions de ceux qui sont mieux en état de peser et de juger ce problème. Voici ce que Richard Jebb dit à ce sujet:

Ces pages se rapportent à l'état d'âme des plus jeunes nations que le frère anglais "ne comprend pas". L'idée qu'il s'est formée de l'union avec l'empire repose toujours sur cette insuffisante "loyauté". Il a acquis l'habitude d'une condescendance dédaigneuse tout comme si l'empire—les nouvelles nations comprises—lui appartenait. Son instinct l'a porté à croire que le premier habitant venu d'une colonie quelconque devait acquitter la part de contribution que lui-même devait assumer et qu'il lui incombait de se montrer reconnaissant de ce qu'on lui imposait ce fardeau, tout cela, pendant que les Anglais des colonies élevées administrent l'empire suivant un programme arrêté d'avance. L'âme de l'empire constitue pour lui un mystère inquiétant, soit que l'heure soit arrivée ou les nouvelles nations brisent la chrysalide coloniale, soit que le simple sentiment du patriotisme ait fait place à un cosmopolitisme décevant. Toutefois, cet homme pourrait mieux comprendre s'il essayait de changer les rôles. Supposons que l'Oncle Sam, dans un moment d'observation mentale, lui fasse une offre généreuse, celle par exemple, de lui livrer la marine de guerre britannique et d'en manœuvrer les unités en retour d'une somme d'argent insignifiante, le contribuable anglais qui peine sous le poids des impôts acceptera-t-il cette offre alléchante? Non, son orgueil national qui n'était qu'assoupi, se réveillera à cette idée. S'il en est ainsi, comment peut-il espérer que les nouvelles nations lui paie un loyer pour sa marine de guerre? Il se plaint de ce qu'elles n'assument pas leur part de son fardeau. Cela dépend de lui seul, parce qu'il ne leur permettra pas d'agir en cette façon; il veut garder avant tout le respect qu'il se doit à lui-même. Ainsi, par exemple, il tremble à la seule idée de la création de nouvelles escadres nationales et il se demande si tout cela s'exécutera en une façon véritablement britannique. Il y songe comme si cette idée n'était pas conforme à la véritable loyauté. On ne doit donc pas s'étonner d'avoir à constater un certain découragement chez les nations qui font ces avances. C'est en des termes plutôt plaisants que l'Anglais parle d'alliance; cela ne l'empêche pas de travailler à assurer sa propre suprématie. On est forcé de croire que l'indépendance nationale n'a pas besoin de venir pour briller. Colonies ingrates et qui manquez de loyauté qui croyez pouvoir asservir le tempérament qui a fait de l'Angleterre ce qu'elle est aujourd'hui.

M. MACDONALD.

Nos adversaires méprisent l'idée généreuse que devrait nourrir tout Canadien digne de ce nom, qu'il peut arriver que le Canada devienne le facteur le plus puisant dans l'empire. Voilà la condition, si l'empire est maintenu.

Chaque fois que l'honorable premier ministre veut s'attirer les applaudissements de ses partisans, il parle de la discussion qui s'est engagée entre lui et le chef de la gauche à propos de la question de savoir si, au cas où l'empire doit faire face à une guerre, le Canada se trouve en guerre également. Le premier ministre sait que si le Canada possédait des navires ou des biens de quelque nature que ce fût, avant qu'il ne pût les mettre au service de la Métropole, le Gouvernement du jour devrait nécessairement souscrire à cette attitude. L'Australie a inclu dans son statut relatif à la défense une disposition qui est presque exactement identique à celle que nous trouvons dans la loi navale canadienne; cette disposition décrète que l'intervention du gouvernement australien est nécessaire avant que les navires qui font partie de la marine de guerre de l'Australie ne puissent se mettre au service de la Grande-Bretagne, en cas de guerre. L'Australie possède une marine de guerre qui compose l'escadre de l'Atlantique méridional et qui est formée de ce qui composait auparavant la marine de guerre impériale. L'amirauté britannique maintient l'escadre de Chine le long du littoral de l'Asie. Notre littoral du Pacifique septentrional où se tenait auparavant l'escadre du Pacifique reste sans protection aucune. Voici notre proposition: en mettant à exécution la politique que nous avons adoptée en 1909 et que nous réaffirmons aujourd'hui, nous servirons mieux les intérêts du Canada et ceux de l'empire en fournissant l'une de ses unités nécessaires comprises dans le plan de défense que nous avons arrêté dans le but de faire la patrouille du littoral septentrional du Pacifique. Celui-ci n'est pas gardé à l'heure qu'il est. L'un des graves problèmes que l'Australie a dû depuis longtemps chercher à résoudre, réside dans le danger de l'invasion et de complications auxquelles pourraient donner lieu les Asiatiques de différentes nationalités. Voilà pourquoi les hommes publics de l'Australie ont pris une attitude aussi tranchée au point de vue de la protection navale. Mes honorables amis peuvent nous dire que nous avons conclu un traité avec le

Japon et que c'est pour cette raison qu'une escadre dans le Pacifique septentrional est inutile.

L'expérience des nations qui ont eu à conclure des traités avec les pays orientaux ne nous permet pas d'entretenir cet avis.

Nous avons discuté sans répit aucun ce projet de loi du 5 décembre 1912 au 3 mars 1913. C'est à une date toute récente encore que le premier ministre a pris sur lui de fournir à la Chambre un renseignement à propos du coût de construction des navires de guerre. Il est étrange qu'on supprime ainsi un document de cette importance. Dans une question aussi sérieuse, le Gouvernement a fait preuve d'une négligence que le pays devrait connaître. Ce dernier a le droit d'obtenir toutes les informations utiles et il me semble que les honorables ministres ne peuvent se dérober ainsi.

J'invoque une autre objection, celle-ci relative au coût de ces navires. On a établi lundi soir—et cela, hors de tout doute possible—que l'on pourrait construire ces deux unités de l'escadre à un coût grandement moins élevé que celui représenté par $35,000,000. On nous dit qu'on ne peut construire ces navires au Canada. Pourquoi pas? Si sir John A. Macdonald avait dit aux manufacturiers du Canada: "Vous ne pouvez fabriquer tel ou tel article", jamais ce pays se serait développé comme il l'a fait. Depuis des années et des années on a prêché partout cette doctrine: Le Canada aux Canadiens. Aujourd'hui, ce n'est plus: Le Canada aux Canadiens, c'est le Canada aux constructeurs de navires de guerre qui habitent les rivages de la Clyde et ceux de la Tweed, à Belfast et ailleurs.

On nous dit que le Canada ne peut construire ces navires. Les Japonais pourraient se rendre aux chantiers de la Clyde, y apprendre l'art de la construction des navires, et en moins de dix ans, construire un navire de guerre; mais le Canada ne peut faire cela; on ne lui permettrait même pas de tenter un essai. Les membres de la droite qui veulent inaugurer une politique qui sape la liberté du sujet canadien et les fondements même de leur propre foi et de leur propre crédit, disant à l'univers que, tandis que les Australiens sont assez et de leur propre crédit, disent à l'univers que, tandis que les Australiens sont assez industrieux pour construire leurs navires et tandis que les autres nations du monde connu, même quelques-unes qui ne sont pas encore civilisées peuvent construire des navires de guerre, le Canada n'existe pas pour les Canadiens, mais pour les constructeurs de navires des chantiers de la Clyde et de Belfast.

M. STEVENS: Ce n'est pas là ce que nous disons.

M. MACDONALD: Que dites-vous donc?

M. STEVENS: Nous disons que nous construisons ces dreadnoughts où nous nous pourrons même exécuter ce travail; mais jamais nous n'avons dit que nous nous opposions à ce qu'on les construisît au Canada. L'honorable premier ministre a insisté sur le fait que des mesures seront prises avant longtemps dans ce but.

M. MACDONALD: Aucunement.

M. STEVENS: C'est, pourtant, ce qu'il a fait au cours de ce même débat.

M. MACDONALD: Pas du tout; je lui ai posé une question à ce sujet l'autre soir, alors que l'honorable député de Vancouver était absent de la Chambre. Je viens d'une des Provinces maritimes de ce Dominion. Dans le comté même que j'ai l'honneur de représenter on a construit des navires cuirassés en acier de la quille au sommet du mat le plus élevé. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) a à son service, dans le district de Canso, un navire cuirassé en acier, construit entièrement dans mon propre comté, y compris les machines, les bouilloires et le reste.

M. MIDDLEBRO: C'est aussi ce que nous avons.

M. MACDONALD: J'ai demandé à l'honorable premier ministre de me dire s'il se proposait de dépenser au Canada une partie quelconque de ce montant de $35,000,000; il m'a répondu dans la négative. Je lui ai demandé s'il se proposait de faire voter cette année l'argent nécessaire à la construction de ces navires au Canada; il a encore répondu "non". D'où l'on peut conclure que la politique des honorables ministres ne se résume pas dans cette devise "Le Canada aux Canadiens", mais "le Canada aux constructeurs de navires de Belfast et de la Clyde". Etant donné qu'il existe aujourd'hui à Collingwood, sur le littoral de l'Atlantique comme sur celui du Pacifique des chantiers de construction maritime comparativement restreints, mais sur lesquels, pourtant, on exécute des travaux considérables, nous estimons que nous pouvons construire ces navires au Canada même. Des compagnies anglaises qui se livrent à la construction des navires et dont la réputation est bien établie ont engagé leur crédit et leur réputation, déclarant qu'elles seraient prêtes à construire au Canada, suivant des plans et des levés arrêtés, les navires dont nous pourrions commander la construction d'ici deux ans.

Si ce n'était l'élément nationaliste de la province de Québec, les Provinces maritimes auraient vu à ce qu'aujourd'hui nous pussions construire ces navires sur des chantiers établis le long de leur littoral, suivant les termes d'une soumission et d'une convention bien précises. On a avancé des affirmations absurdes telle celle

de ce commandant Roper qui a marqué de son sceau les mots "tombant en désuétude" que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries fait rouler sur sa langue avec un plaisir marqué, tout comme s'il s'agissait pour lui de savourer un morceau délicieux. J'ignore quels sont ceux qui composent le bureau de l'amirauté, mais je me demande comment il se fait qu'ils aient envoyé au Canada ce commandant Roper. Ils devraient le conserver précieusement et notre population réclame le rappel de ce fonctionnaire, parce que, si l'on envoie au Canada beaucoup d'hommes de la trempe de celui-là, les Canadiens se soulèveront contre des importations de cette nature.

M. JAMESON: N'est-ce pas le Gouvernement que l'honorable député appuyait qui l'a nommé?

M. MACDONALD: Oui, certainement. Que pense la Chambre de la duplicité d'un homme occupant une position telle que celle qui était occupée par Roper, et qui prétendait avoir en liasse au département du service naval une lettre datée de la veille de l'élection, absolument contraire à tout ce qu'il avait écrit auparavant? Si c'est là un échantillon des gens de l'amirauté, le moins il en viendra dans le pays le mieux ce sera pour le Canada et pour l'empire.

M. STEVENS: Attention.

M. MACDONALD: Eh! bien, mon honorable ami (M. Stevens) qui veut représenter les constructeurs de navires de Newcastle et de la Clyde ferait mieux d'être sur ses gardes car je crois que le sentiment dominant chez les Canadiens qui appartiennent au parti conservateur sera le Canada pour les Canadiens, comme mon honorable ami pourra le constater l'un de ces jours si nous interprétons avec un peu de justesse les paroles réitérées du chef du parti conservateur sur la côte du Pacifique et, s'il y a en ce pays une région qui ait des aspirations bien accentuées en faveur de la construction en Canada, c'est bien cette belle province.

Sur cette question, le parti libéral a conservé l'attitude qu'il avait en 1909. Il est en faveur d'une politique canadienne, de la construction de navires canadiens, et de l'établissement de grandes industries maritimes en ce pays. Nous sommes en faveur de l'unité impériale, de la liberté locale, tout comme l'Australie et comme toute autre nation de l'empire doit être si le maintien de l'empire doit être assuré. Nous sommes Canadiens d'abord et toujours sur cette question; nous attendons avec une confiance absolue le verdict qui devra être définitivement rendu, si le Canada reste fidèle à lui-même, s'il a confiance en lui-même et en ses propres fils. Nous, du parti libéral, engageons notre espoir, notre foi et notre honneur en faveur de notre pays natal. Combattant comme nous avons combattu au sujet de cette question depuis les mois passés, nous sommes prêts à lutter jusqu'au jour où la victoire définitive sourira à nos drapeaux.

M. BELAND: Lorsque j'ai eu l'honneur de parler au sujet de cette question il y a quelques heures, je me suis efforcé de démontrer que les deux unités maritimes qui avaient été proposées par le très honorable chef de l'opposition ne coûteraient pas plus de $35,359,000 en basant mon assertion sur des chiffres que j'avais empruntés au dernier annuaire naval et à l'Amirauté elle-même. J'ai indiqué la différence entre les deux programmes soumis à la Chambre, et démontré clairement que le programme du gouvernement britannique est aujourd'hui l'organisation de marines locales. Je me suis efforcé de prouver que la contribution proposée par le gouvernement n'est que la première d'une série de contributions que le gouvernement demandera s'il est soutenu au pouvoir après les prochaines élections générales qui, aujourd'hui, ne sont pas très éloignées.

M. PORTER: Ne vous y trompez pas.

M. BELAND: Je me propose maintenant de parler de l'attitude prise par les hommes publics du pays, depuis 1902 jusqu'à ce jour, au sujet de l'établissement d'une marine canadienne. Mon très honorable ami, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), à la conférence impériale, en 1902, a dit, en substance, que notre attention avant lors, avait été bornée à l'organisation du service de la milice et que le gouvernement canadien était près à étudier aussi la défense navale.

M. CROTHERS: Combien de temps l'a-t-il étudiée avant de faire quelque chose?

M. BELAND: Cinq ou six ans, ce qui n'est pas trop longtemps pour l'étude d'une question aussi importante.

M. CROTHERS: Huit ans.

M. BELAND: Non; c'était sept ans avant que la résolution eût été présentée à la Chambre.

M. CROTHERS: Il a tout retiré en 1907 lorsqu'il a déclaré qu'il ne ferait rien.

M. BELAND: Il n'a jamais dit cela.

M. CROTHERS: Oui, il l'a dit.

M. BELAND: Mon honorable ami parle de la proposition du docteur Smartt, qui a été interprétée comme imposant aux colonies autonomes un programme que leurs parlements respectifs auraient pu ne pas approuver. En 1910, mon très honorable ami le chef de l'opposition, alors premier ministre, déclarait que nous nous devions à nous-mêmes, comme nation que nous prétendions être, de nous charger de

notre propre défense, et nulle objection n'a été faite en cette Chambre à cette expression d'opinion. Le très honorable sir Charles Tupper, dans une lettre adressée en novembre 1909 au chef de l'opposition d'alors, maintenant le très honorable premier ministre (M. Borden), disait:

Il y a quelques années, lorsque le Canada luttait pour ouvrir à la colonisation britannique le grand grenier de l'univers, quelques gentlemen d'ici soulevèrent la question d'une contribution canadienne à la marine britannique. Je m'opposai à cette proposition et je fus appuyé par la presse et par l'opinion publique.

Et plus loin:

Je suis heureux de constater que vous maintenez l'attitude patriotique prise par le parti conservateur à la dernière session.

Il déclare formellement qu'il approuve la position prise par le Parlement canadien au mois de mars précédent. Il refuse d'adhérer à l'idée d'une contribution à la marine impériale. Il ne parle pas d'une contribution permanente ou d'urgence, et il dit qu'il est fermement opposé à toute contribution quelle qu'elle soit. Il dit de plus: "Je ne croyais pas alors et je ne crois pas maintenant à l'impôt sans représentation", et "quelqu'un demandera bientôt que le Canada contribue à la marine britannique en proportion de sa population. Je considère cette demande comme étant absurde et dangereuse". Il dit à ses amis politiques qu'ils doivent voir à ce que le Gouvernement du jour mette honnêtement en pratique une politique navale canadienne. Il y a eu changement de Gouvernement depuis que cette lettre a été écrite. Le Gouvernement a soulevé cette question et nous allons tâcher de voir à ce que le Gouvernement du jour mette honnêtement à exécution une politique navale canadienne. Si les honorables députés adoptent l'idée d'un service naval canadien, tel qu'impliqué dans l'amendement proposé par le chef de l'opposition nous pourrons adopter ce bill dès aujourd'hui.

Sir Charles Tupper ajoute:

Je ne puis comprendre la demande pour des dreadnoughts en présence du fait que l'amirauté et le gouvernement britannique ont résolu que ce n'est pas le meilleur moyen de maintenir la sécurité de l'empire, et qu'il s'est arrangé avec le Canada et l'Australie (cette dernière ayant offert un ou deux dreadnoughts) pour la construction des marines locales chargées de maintenir ouvertes les routes commerciales en cas de guerre.

Cette opinion a été partagée par l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) lorsqu'il a démontré l'autre jour l'immense commerce maritime que nous avons, soit en ce qui concerne les produits de la ferme. Voici les derniers mots de la lettre de sir Charles Tupper:

Naturellement, le gouvernement du jour sera tenu responsable de la mise à exécution d'une façon complète et efficace du programme ainsi adopté, mais je ne puis m'empêcher de songer qu'une terrible responsabilité retombera sur ceux qui mutileront ou détruiront le pacte conclu au sujet de cette question d'importance vitale.

Je suis absolument d'accord avec cette lettre de sir Charles Tupper. Je ne crois pas que le très honorable chef du Gouvernement ait été cité autant qu'il aurait dû l'être à ce sujet. L'impression générale semble être qu'en aucun temps, de sa carrière politique, il n'a été en faveur d'une marine canadienne. Je vais citer quelques-unes de ses remarques en cette occasion:

En tant que mon très honorable ami le premier ministre a esquissé aujourd'hui la ligne de défense navale en ce pays, je suis entièrement d'accord avec lui. D'abord je suis entièrement d'avis que la ligne de conduite que nous devrions suivre à cet égard c'est d'avoir une marine militaire canadienne nous appartenant.

Un monsieur très complaisant nous a envoyé une brochure contenant des extraits des journaux de la Grande-Bretagne en faveur de la contribution maintenant soumise à la considération du Parlement. Je veux citer au comité le journal le plus important de la Grande-Bretagne, le "Times" de Londres, à l'appui de nos propres prétentions.

L'article dont je veux parler est intitulé "Les Dominions et la Marine" et il a paru dans l'édition du 27 novembre 1909, quelques mois après que la résolution eût été unanimement adoptée en cette Chambre, aussi avant la date où la loi navale de 1910 fut présentée au Parlement canadien. (L'article dont il est parlé ci-dessus est ensuite lu par l'honorable député). Le Gouvernement actuel a pour programme de faire du Dominion du Canada un vassal de l'empire, et c'est à cela que nous nous opposons très fortement.

J'avais eu l'intention d'aborder une autre ligne d'argumentation, de parler un peu longuement de l'attitude prise dans la province de Québec par l'élément connu sous le nom de nationaliste, et de passer en revue ces assemblées tenues si fréquemment depuis 1909 jusqu'en 1911; mais je ne le ferai pas maintenant.

Quelques DEPUTES. Continuez.

M. BELAND: Ce serait une très longue discussion. J'ai devant moi les paroles du ministre du Revenu de l'intérieur, de l'honorable député de l'Islet (M. Paquet), de l'honorable député de Montmagny (M. L'Espérance), de mon honorable ami de Dorchester (M. Sévigny); aussi de mon honorable ami qui

occupe le poste distingué d'Orateur suppléant (M. Blondin). Mais je me bornerai à dire qu'ils ont répudié les déclarations qu'ils ont faites devant des auditoires aux assemblées publiques dans la province de Québec. Leur abandon de leur attitude d'alors ne saurait être comparé qu'au mépris affiché par le premier ministre lui-même pour son attitude de 1909. Mais je remettrai à plus tard la discussion de cette importante question.

M. PUGSLEY: Il me semble que notre position ressemble beaucoup à celle des Alliés balkans qui ont amené leur grosse artillerie contre les Turcs et ont complètement réduit au silence les batteries de ces derniers. J'aimerais à demander au ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) qui dirige maintenant la Chambre, de prier le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) d'entrer dans la Chambre.

M. COCHRANE: Je crois qu'il est chez lui et qu'il dort.

M. PUGSLEY: Il a promis de donner au comité des renseignements au sujet du coût des navires de guerre de 28,000 tonneaux, aux Etats-Unis. Il a donné leur coût comme étant de $550 par tonneau afin de mieux étayer son argumentation à l'effet que les conditions affectant les matériaux et la main-d'œuvre, étant semblables au Canada et aux Etats-Unis, le coût de la construction des navires au Canada serait tellement élevé, qu'il vaut beaucoup mieux pour le Canada donner son aide sous forme de contribution que de construire une marine canadienne.

Je regrette de n'avoir pas été en état de me procurer ce renseignement.

Une brochure est distribuée, vraisemblablement par le Gouvernement, aux membres de la Chambre et à tout le public, j'imagine.

M. COCHRANE: Non.

M. PUGSLEY: Elle a pour titre "La presse anglaise sur le bill naval, et le besoin d'aide". J'aimerais savoir qui je dois remercier de m'avoir envoyé un exemplaire.

M. COCHRANE: Je l'ignore.

M. PUGSLEY: Qu'on me permette de lire à mon honorable ami une citation que renferme cette brochure et qui est empruntée au "Morning Post", édition du 10 décembre 1912:

> Nous nous réjouissons cordialement de ce que M. Borden, lorsqu'il a arrêté sa politique de contribution à la défense impériale, a insisté sur la conséquence qui en découle, à savoir que le Canada devrait avoir voix de quelque manière dans les conseils de l'empire. Cela faisait partie de l'entente. Pendant que M. Borden était en Angleterre il a prêté l'oreille lorsque M. Asquith portant la main au cœur a pris l'engagement nécessaire.

Le premier ministre a-t-il exigé du gouvernement de la Grande-Bretagne l'engagement qu'on prétend?

M. COCHRANE: Je l'ignore; je n'étais pas présent.

M. PUGSLEY: A titre de collègue du premier ministre, mon honorable ami dit-il qu'il ne sait pas si le premier ministre a exigé cette promesse?

M. COCHRANE: On ne m'a pas fait la faveur de m'envoyer un exemplaire de la brochure que cite l'honorable député, et je n'en connais rien. Mon honorable ami en prend la responsabilité et il peut répondre à la question.

M. PUGSLEY: Je ne suis pas le collègue du premier ministre. Je pourrais faire connaître ce qu'il aurait dit s'il avait pris la même attitude qu'en 1909. Je serais en état de déclarer qu'il a dit au premier ministre d'Angleterre: "Nous sommes prêts à remplir le programme que notre Parlement a tracé à la session de 1909, programme dont l'annonce a été chaleureusement accueillie par l'amirauté anglaise et par le peuple anglais, à savoir: la création d'une marine canadienne. J'aurais dit qu'il s'est rendu en Angleterre et qu'il a offert de son plein gré d'appliquer le programme formulé par le Parlement en 1909, sans y mettre aucune condition et en laissant au gouvernement et à la population d'Angleterre pleine liberté d'agir au mieux des intérêts de l'empire. Connaissant les influences dont parle le représentant de Jacques-Cartier et que le premier ministre a subies depuis 1909, je n'ai pas la moindre idée de ce qu'il a pu dire en Angleterre lorsqu'il a discuté la question de contribution.

Je regrette que le ministre de la Marine et des Pêcheries soit absent, car je citerai un extrait du discours qu'il a prononcé en Angleterre le 24 juillet 1912, et qui est rapporté dans le "Times" du 25. Dans cette circonstance-là, il accordait une entrevue au comité de la défense maritime impériale qui a été fondé en grande partie par des députés unionistes et par des membres du parti unioniste dans le dessein d'exercer une pression sur le gouvernement aglais relativement aux affaires navales. Entre autres choses, on rapporte qu'il a déclaré que, en ce qui concerne l'adoption d'un programme permanent de défense navale, elle sigifierait la formation d'une société avec la métropole, et avant de rien faire de tel, la population canadienne comprenait qu'elle devait avoir une représentation adéquate. Le ministre des Chemins de fer sait-il si le ministre de la Marine et des Pêcheries était autorisé par ses collègues à faire cette déclaration en Angleterre?

M. COCHRANE: Le ministre de la Marine et des Pêcheries répondra lui-même.

M. PUGSLEY: A mon avis, avant que l'article soit adopté, il est du devoir du ministre de la Marine et des Pêcheries d'apprendre au comité s'il était autorisé par ses collègues à tenir ce langage. S'il ne l'était pas, de quel droit parlait-il au nom du peuple canadien? Celui-ci ne veut pas qu'on mette de condition à l'aide qu'il accorde à la défense impériale. Ce que l'Angleterre pourra désirer faire à l'avenir au sujet de la participation des colonies d'outre-mer au conseil de la métropole devra être fait du plein consentement de la nation anglaise. Quoique fasse la population canadienne pour la défense navale, elle devra le faire de plein gré et sans y mettre de condition.

Le premier ministre a déclaré que les membres de la gauche ont manqué de logique en approuvant un paragraphe de la résolution tendant au versement de $35,000,000 pour accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire, puis en appuyant l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

Nous sommes d'avis d'entreprendre vigoureusement la création d'une marine canadienne; aussi nous ne nous opposons pas à l'ouverture d'un crédit de $35,000,000. Mais nous disons que le Canada fait autant partie de l'empire que la Grande-Bretagne, et que si nous établissons une flotte canadienne qui protégera nos rives et qui pourra servir au besoin à la défense de l'empire, nous participons de la manière la plus efficace à cette défense. A l'appui de cette opinion je rappellerai le quatrième alinéa de la note de l'amirauté de 1904, ainsi conçu:

> Il y a lieu d'espérer qu'on pourra trouver la formule du principe général d'après lequel les forces navales des colonies pourront se développer. En posant les bases des futures marines coloniales qui devront être maintenues sur différents points de l'empire, ces marines répondront immédiatement et d'une façon importante aux besoins de la défense impériale.

Et je nie que l'amirauté dans son mémoire ait demandé le don de trois dreadnoughts. Cette proposition ne se trouve dans aucune partie du mémoire. Au contraire, l'amirauté ne s'est pas éloignée du programme de 1909, qui avait trait à la création d'une flotte canadienne, mais elle a conseillé de mettre un dreadnought à la tête de chaque escadre. Ainsi, dans ce mémoire, l'amirauté déclare que sous quelque forme que nous offrions des secours, ces secours devront comprendre un certain nombre de superdreadnoughts.

Cependant, nos amis de la droite disent que l'établissement d'une flotte canadienne coûtera cher. Je me propose de discuter la question du coût, un jour que le ministre de la Marine et des Pêcheries jugera à propos d'être présent. Mais qu'importe que la construction coûte plus cher au Canada qu'en Grande-Bretagne? Cette question a été soulevée au sujet de la marine royale australienne, et on verra que le comité de la défense du commonwealth en par dans les documents qui ont trait à cette conférence. Il dit qu'il ne faut pas ajouter cette dépense supplémentaire au coût de la défense, car elle ressemblera à une prime destinée à assurer les progrès d'une grande industrie de construction navale dont les avantages seront incalculables pour la confédération australienne. J'ai démontré qu'un chantier parfaitement outillé et moderne, en état de construire les plus gros superdreadnoughts, peut être établi pour $4,000,000 au plus. Notre intention est de fonder cette industrie au Canada. En somme, les membres de la droite nous disent: "Nous savions que notre projet serait impopulaire, car nous nous rendons compte du fort sentiment qui existe parmi la population canadienne en faveur de la construction des navires au pays même; mais nous avons convenu avec le premier lord de l'Amirauté que le gouvernement anglais construira ici de petits croiseurs, des navires-citernes et d'autres vaisseaux, et qu'il paiera la moitié de la différence du coût de la construction en Grande-Bretagne et au Canada. C'est-à-dire qu'on déclare à notre population que non seulement elle donnera à la marine anglaise des dreadnoughts n'ayant pas d'équipage, imposant par là un fardeau aux contribuables anglais, mais que ceux-ci seront priés d'accorder une prime pour favoriser la construction des navires en ce pays. Je vous le demande, monsieur le président, n'est-ce pas là une attitude humiliante de la part de notre population. Si nous voulons encourager la construction des navires au pays, le Canada n'est-il pas assez grand, assez riche et assez fort, pour le faire dans son propre intérêt sans implorer l'aide du contribuable anglais déjà obéré?

M. KNOWLES: La question que se pose le comité est de savoir lequel des deux programmes de défense navale deviendra le programme définitif de la confédération canadienne. J'imagine qu'il n'y a pas un membre du comité auquel ses électeurs n'aient pas fait connaître leur avis dans un sens ou dans l'autre. Dans un pays démocratique comme le nôtre, les divergences d'opinion sont inévitables. Il est regrettable que nous ne puissions pas tomber d'accord. Le Canada se partage en deux groupes, l'un se rangeant du côté du Gouvernement et l'autre du côté de l'opposition.

Je représente une division électoral qui renferme plus de 120,000 personnes dont la plupart sont hostiles à la politique ministérielle. J'ai reçu de plusieurs d'entre elles des lettres qui disent toutes que ce serait une grande humiliation que l'adop-

tion de la politique actuelle. Les députés de la droite ont, à n'en pas douter, reçu des lettres exprimant l'opinion contraire.

Il y a huit ans, notre province a obtenu son autonomie. Nous considérions que c'était un pas important dans la voie du progrès. Nous croyions que le reste de la route serait facile et sans détours. Pour être convenablement représentée, ma circonscription devrait élire trois ou quatre représentants, et je voudrais pouvoir parler pour trois afin de me prononcer plus énergiquement contre la politique ministérielle. Le problème est de la plus grave importance. En traitant ce sujet, le ministre du Commerce a tenu ce langage:

Monsieur l'Orateur, les Canadiens ont eu, dans les différentes législatures et assemblées délibérantes, bien des questions graves et importantes à débattre et à décider. Nous avons eu à discuter et à régler la question du gouvernement responsable; nous avons eu la question de la confédération des diverses provinces du Dominion. Dans plus d'une circonstance, nous avons eu à tirer au clair dans cette enceinte le grand problème du régime économique le plus convenable pour le Canada.... Mais je doute fort qu'il se soit jamais présenté dans toutes les annales de la législation de ce qui forme actuellement le Dominion du Canada une question aussi importante, aussi grosse de conséquence pour l'avenir que celle dont la Chambre est actuellement saisie.

Nous nous occupons d'une question dont la portée dépasse les bornes de nos municipalités, de nos provinces et de notre pays. Nous nous occupons d'une question qui a trait à des gens qui n'habitent pas le Canada, et la démarche que nous ferons un jour aura des conséquences non seulement pour nous, mais pour toute la postérité. Elle influera nécessairement sur tout l'empire britannique. Pour la défense de l'ancien Gouvernement, je dois dire, que malgré ses fautes, on ne saurait l'accuser de s'être fait de cette question un tremplin politique.

Je regrette d'être obligé de dire que nos honorables amis de la droite ont joué avec cette question comme on joue au ballon. Ils disent une chose aujourd'hui, et le lendemain, ils disent le contraire, de sorte qu'on ne connaît jamais exactement leur pensée. Ils ne veulent pas répondre aux questions. J'aimerais à savoir ce qu'ils vont faire de ces dreadnoughts lorsqu'ils les feront revenir d'Angleterre. Le Gouvernement a beau dire que la politique qu'il propose n'est pas sa politique permanente, mais un gouvernement ne peut pas avoir trois grands leviathans sur les bras sans savoir ce qu'il en fera. Si les paroles de l'honorable premier ministre signifient quelque chose, elles veulent dire qu'il nous annonçait une politique permanente à ce sujet.

Je regrette que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) ne soit pas à son siège. Je prétends que la Chambre ne doit pas adopter ce bill sans connaître l'opinion du ministre des prairies de l'Ouest. Il ne craignait pas de parler de la marine pendant la dernière élection dans la Saskatchewan.

Je tiens à la main le numéro du "Telegramme" de Winnipeg, du 11 juin 1912, qui publie un compte-rendu du discours que le ministre des Travaux publics a prononcé à Régina pendant l'élection provinciale de la Saskatchewan, et dans lequel le ministre parlait longuement de la question navale. (L'honorable député donne lecture de l'article en question).

Si l'honorable ministre des Travaux publics a jugé à propos pendant l'élection provinciale de la Saskatchewan d'aller dire aux électeurs de cette province ce qu'il pensait de la marine, n'est-il pas plus important qu'il nous fasse connaître ce qu'il en pense aujourd'hui?

L'article 5 de la loi navale de 1910 dit que la marine canadienne agira en coopérition intime avec les autorités navales de l'Angleterre, et cet article répondait aux désirs louables des deux côtés de cette Chambre parce que nous aurions profité des conseils et de la coopération des membres de l'amirauté, et nous aurions eu en même temps une marine canadienne, comme le peuple le désire réellement.

Le peuple s'oppose fortement à toute politique qui ne ne nous donnera pas une marine canadienne. Il est mal d'envoyer une aussi forte somme en dehors du Canada s'il est possible de formuler une politique adéquate et acceptable, une politique qui en même temps respecte l'autonomie du Canada et le loyalisme à l'Angleterre —une politique qui gardera l'argent dans le Canada.

Nous désirons vivement amener des ouvriers dans notre pays. Le département de l'immigration dépense annuellement des millions de dollars pour amener au pays autant d'ouvriers que possible. Pourquoi alors enverrions-nous notre argent pour donner de l'emploi aux ouvriers d'un autre pays? C'est certainement une fausse économie que de dépenser des millions de dollars tous les ans pour faire venir des immigrants dans le pays, et ensuite envoyer $35,000,000 en Angleterre pour employer ses ouvriers, et rendre plus difficile notre tâche d'en faire venir au pays. Nous avons le charbon, le bois, le nickel et autres matières premières qui entrent dans la construction des dreadnoughts, et nous demandons: Pourquoi ne développerions-nous pas nos propres ressources, pourquoi ne donnerions-nous pas de l'emploi à nos gens, et ne garderions-nous notre argent chez nous?

Le pays a besoin de beaucoup d'autres choses que de dreadnoughts. Pour ma part, l'idée de dépenser $35,000,000 ne me

sourit pas. Nous avons trop besoin de cet argent pour d'autres fins, et même si la politique libérale était adoptée, et si mon parti arrivait au pouvoir, si j'ai quelque chose à dire alors dans ce parti, ce sera à regret seulement que je consentirai à dépenser $35,000,000.

Nous vivons dans un pays démocratique, et je ne crois pas que notre population approuve que nous gaspillions beaucoup ou peu d'argent. Mais s'il nous faut dépenser de l'argent, avec lequel nous puissions créer l'industrie de la construction des navires de guerre et de commerce en même temps, alors je dirai dépensons-le. Lorsque je serai devant mes électeurs, j'aurai bien soin de leur dire cela. Nous avons un grand besoin de navires de commerce.

Il y a un mois, l'honorable député de York-sud (M. Maclean) appelait l'attention de l'honorable ministre du Commerce sur les taux exorbitants du transport du blé par les compagnies océaniques. J'ai étudié cette question qui intéresse sérieusement tout le pays, et spécialement les cultivateurs de l'Ouest. Nous avons du blé, des bestiaux, du fromage, des œufs, du bois, et d'autres produits qu'il nous faut expédier de l'autre côté de l'océan, et nous manquons de moyens de transport et conséquemment les taux du fret sont exorbitants. Créons donc une industrie qui nous permettra de construire des navires de paix canadiens, et briser de cette façon le monopole qui nous fait payer des taux de fret aussi exorbitants. Ce sera autant de soulagement pour notre population.

Nous avons besoin d'argent pour améliorer nos moyens de transport et pour encourager l'agriculture. Nous avons besoin d'argent pour rémunérer convenablement les fonctionnaires publics, qui sont trop souvent mal payés. Pour ces raisons, ce sera toujours à regret que je consentirai à envoyer $35,000,000 en dehors du pays.

Nous pourrions occuper plus utilement le temps de la Chambre, si le comité suspendait ses séances jusqu'à ce que nous ayons obtenu les informations que nous demandons, et nous pourrions alors discuter des questions d'une importance réellement plus grande pour le pays, tels que l'administration de nos terres publiques, les modifications à notre loi des grains, et notre convention avec les Antilles au sujet du port des lettres à deux sous.

Lors de la discussion de la loi du service naval en 1910, les membres de l'opposition de cette époque posèrent toute sortes d'hypothèses imaginables, et le Gouvernement répondit à toutes les questions. Aujourd'hui nous posons une question plus importante et plus raisonnable, lorsque nous demandons au Gouvernement ce qu'il fera de ces trois dreadnoughts quand le temps de sa politique temporaire sera écoulé? Le Gouvernement ne veut pas répondre. Il y a quelques instants l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) posait deux questions très importantes. L'autre matin, il demandait au ministre de la Marine et des Pêcheries des renseignements au sujet du coût des navires construits dans les chantiers des Etats-Unis, et le ministre répondit:

Je n'ai pas la réponse dans le moment.

cependant le président du comité, lorsque l'honorable député de Saint-Jean insista pour avoir plus de renseignements, lui dit qu'il enfreignait le règlement parce que le ministre avait donné sa réponse.

M. ARMSTRONG: Je ne crois pas que l'honorable député veuille me faire dire autre chose que ce que j'ai dit. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a donné une réponse claire et distincte à l'honorable député de Saint-Jean, lorsqu'il lui a dit qu'il lui était impossible de lui donner les renseignements demandés à cette heure de la nuit.

M. KNOWLES: C'est la première fois que je vois un président du comité général de la Chambre se constituer juge et décider si un ministre a donné un renseignement suffisant.

M. CURRIE: Un député n'a pas le droit de discuter la décision du président, et je rappelle l'honorable député à l'observation du règlement.

M. le PRESISDENT (M. Thoburn): J'appelle l'attention de l'honorable député sur cet article du règlement.

Les discours en comité général doivent porter strictement sur l'article à l'étude.

M. KNOWLES: Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir appelé mon attention sur cet article du règlement, et je m'efforcerai de ne pas le transgresser. Si mes remarques à l'adresse de l'honorable député sont irrégulières, je les retirerai. Mais nous voulons avoir les renseignements que le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a promis, lundi dernier, de nous donner le lendemain. Plus tard, comme le comité continuait à siéger de jour en jour, l'honorable ministre nous a dit que demain signifiait la prochaine séance de la Chambre.

M. BOYCE: Nous sommes encore dans la séance de lundi.

M. KNOWLES: L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et mon honorable ami d'Algoma (M. Boyce) sont deux avocats; ils peuvent créer les subtilités. Je crois que lorsque quelqu'un parle du lendemain du lundi, que ce lendemain veut dire le mardi.

Une autre question au sujet de laquelle nous devrions avoir beaucoup plus de ren-

seignements est la perspective qu'a le Gouvernement d'obtenir pour le Canada un iota de plus dans la direction des affaires étrangères de l'empire qu'il ne possède déjà. Le premier ministre nous a parlé de la question, mais il ne nous a annoncé rien de bien défini. Voici d'après le hansard ce qu'il a dit:

On a prétendu dans le passé, et même en ces dernières années, que l'Angleterre ne pouvait pas partager avec ses colonies la responsabilité de la politique étrangère. Dans mon humble opinion, l'adhérence à ce principe ne peut avoir qu'un seul résultat et des plus désastreux. Pendant mon récent voyage en Angleterre, j'ai exposé dans plusieurs circonstances publiques le principe que les grandes colonies autonomes en prenant part à la défense de l'empire sur les hautes mers, ont nécessairement, par le fait, droit à partager aussi la responsabilité de sa politique étrangère. De toutes les déclarations que j'ai faites c'est celle qui a été accueillie avec le plus de chaleur et le plus d'enthousiasme, et il est satisfaisant d'apprendre qu'aujourd'hui non seulement les ministres de Sa Majesté, mais aussi les chefs du parti politique opposé en Angleterre ont explicitement accepté ce principe, et déclaré qu'il fallait chercher sans délai les moyens d'arriver constitutionnellement à ce but.

Un mois après que l'honorable premier ministre eût prononcé ces paroles, M. Harcourt, secrétaire d'Etat pour les colonies, prit sur lui de dire que M. Asquith et lui-même avaient montré l'impossibilité de la chose. Voici ce que M. Harcourt a dit:

Le premier ministre Asquith et moi-même avons conversé subséquemment et privément avec le premier ministre Borden qui nous a exprimé le désir que les ministres du Canada ou d'autres colonies qui pourraient se trouver à Londres fussent admis comme membres du comité de la défense impériale et mis au courant confidentiellement de la politique et des démarches du gouvernement impérial dans les affaires étrangères et autres. Nous lui avons fait remarquer que le comité de la défense impériale était purement et simplement un corps consultatif, et ne pouvait pas en aucune circonstance décider la politique à suivre, privilège qui est et doit rester la seule prérogative du cabinet, sujet à la sanction de la Chambre des communes.

Comme simple curiosité, je désirerais savoir comment le très honorable premier ministre peut expliquer le grand écart qui existe entre ces deux versions. L'honorable premier ministre a toujours chéri l'idée que le Canada eût une voix dans la direction des affaires de l'empire. Pourquoi n'élucide-t-il pas cette question? Dans son discours prononcé à London, Ont., le 15 août 1911, tel que je le trouve dans le "Mail and Empire" du 16 août 1911, le très honorable premier ministre, alors chef de l'opposition disait:

Toute responsabilité dans la défense de l'empire implique clairement une voix dans la direction de la politique de l'empire.

M. KNOWLES.

Pourquoi l'honorable premier ministre ne développe-t-il pas davantage cette idée? Pourquoi ne nous dit-il pas de quelle manière il va exécuter ce projet.

Le gouvernement anglais a déclaré que la politique étrangère est et doit continuer d'être du ressort exclusif du cabinet, s'appuyant sur la chambre des communes. Il semble, en vérité, que le premier ministre se prépare à nous imposer une politique navale permanente, dont les conséquences nous échappent. Si c'est une ruse, s'il entend qu'il est impossible de proposer une politique permanente avant que nous ayons voix dans les affaires étrangères de la Grande-Bretagne, cela veut dire que nous attendrons encore quelque temps sa politique permanente. Cela étant, le premier ministre nous dira sans doute qu'avant de formuler sa politique permanente, il lui faut révolutionner l'empire britannique. Cela nous mènerait un peu loin. Le premier ministre est en fonctions depuis un peu plus d'un an. Cette affaire de tout révolutionner peut lui paraître facile, mais on sait combien ont été lentes à se produire même des modifications de détails dans nos rapports avec la mère patrie, et pour ce qui est de révolutionner l'empire de fond en comble, c'est une entreprise qui, après la déclaration du cabinet anglais, n'est pas absolument sans difficulté. Ne pouvons-nous trouver de quoi nous faire une idée des progrès que fait le premier ministre dans la réalisation de ses plans? Vu les opinions variées qu'il a déjà émises, il incombe au premier ministre de nous expliquer un peu plus clairement son idée touchant notre participation à la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Jusqu'à présent, il en a trop dit ou il en a dit trop peu. S'il veut bien éclaircir ce point et d'autres aussi, nous serons sans doute prêts à envisager favorablement le vote de ces fonds. Pour l'heure, le premier ministre nous dit que le don de dreadnoughts s'impose au Canada et, quant à cela, la sympathie de la députation ne lui est guère acquise. Il est à remarquer que les membres de la droite tournent aujourd'hui en dérision ce qu'ils applaudissaient en 1909; tout dépend de qui propose l'affaire. N'est-ce pas là un exemple remarquable d'esprit de parti? Je ne veux rien dire qui blesse les sentiments des membres de la droite, car déjà ils sentent vivement la fausseté de leur position. Ils sont comme hébétés en face de leur double jeu. Je vais lire ces paroles du premier ministre, qu'ils applaudissaient en 1909, oubliant pour un instant leur nature de tories intraitables. Or, voici ce que disait le chef de l'opposition, aujourd'hui premier ministre:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je

suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était satisfaisante. Celle-ci en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne, parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est, l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux navires cuirassés et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise. Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer qu'alors l'Australie se procurerait une flotte, qu'il serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire. Ainsi, à cet égard, je suis absolument d'accord avec le premier ministre.

Serait-il possible de se prononcer plus clairement en faveur de la politique énoncée dans l'amendement? Personne parmi les tories n'a élevé la voix contre ces paroles. Mon honorable ami le secrétaire d'Etat (M. Coderre) n'était pas dans le temps avec nous. Je ne saurais m'expliquer qu'il consente à l'envoi d'une pareille somme hors du pays. A titre de ministre, il aura à rendre compte de sa conduite. S'il juge inopportune toute contribution à la marine de guerre de la Grande-Bretagne, comme il le jugeait la première fois qu'il a sollicité les suffrages du peuple, que ne le dit-il pas? L'embarras pour lui, c'est qu'il a trop parlé. Mettons en contraste son élection dans Hochelaga et celle de Drummond-et-Arthabaska. Pendant le cours de cette dernière élection, le parti conservateur a fait de son mieux pour soulever frère contre frère et sujet contre sujet. Combien différente a été l'élection dans Hochelaga! Sans vouloir offenser mon honorable ami, je dirai qu'il n'était guère en faveur auprès de ceux qui l'avaient appuyé. Il avait quelque peu négligé ses engagements. Le chef de l'opposition cependant est venu leur dire: "Nous ne savons pas encore quelle politique l'on a à nous proposer; ne faisons pas de nous des brandons de discorde." Vous avez là un bel exemple de l'habileté respective des deux partis. Le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) s'était, lui aussi, en 1909, énergiquement opposé à une contribution en argent. Il y a quatre ans, il réprouvait le principe d'une contribution, et je crois qu'il y a lieu de la part des membres de la droite à une explication plus nette de ce changement. Le "Times" de Londres du 28 novembre dernier disait que les grandes colonies de l'empire entreprenaient de créer de nouveaux centres de force navale, et il déclarait que ce n'était pas de la bonne stratégie que d'ériger en exemple ce qui se passe dans la mer du Nord.

Aujourd'hui les grandes nations de l'Europe s'entendent parfaitement, comme le prouve la dépêche indiquant que l'Allemagne a recueilli avec satisfaction les récentes déclarations de M. Churchill au sujet des intentions de la Grande-Bretagne, dépêche publiée dans le "Mail and Empire" de Toronto du 8 février; et au moment où ces deux nations semblent venir à une entente, il serait inconsidéré et inopportun de notre part de mettre obstacle à l'arrangement projeté et de provoquer de nouvelles dissentions. Si cette Chambre déclarait, ce soir même, qu'elle désire encourager la Grande-Bretagne et l'Allemagne à se faire la cour et que, de crainte de mettre des bâtons dans les roues, en donnant ces trois cuirassés à la Grande-Bretagne, elle n'ira pas plus loin pour le moment, elle contribuerait puissamment par là à stimuler les sentiments d'amitié entre les deux peuples et à assurer le règne de la paix. M. Churchill avait formulé un système, avant qu'il eût prêté l'oreille aux appels d'un premier ministre poussés, d'une part par les ultra loyalistes et de l'autre par les nationalistes et qui, rendu en Angleterre, supplia les autorités de lui donner un document quelconque d'où l'on pouvait extraire l'idée de crise, en en torturant le sens. Une fois soustrait à l'influence de cet appel, M. Churchill préconisa de nouveau, au banquet des constructeurs de navires, le système tendant à la création de forces navales dans les dominions d'outre-mer. On a affirmé l'existence d'un péril et qu'il faut adopter les mesures voulues pour y faire face. Relisons les paroles prononcées par M. Churchill devant ses électeurs de Dundee (Ici l'honrable député donne lecture de ce discours). Il n'y est nullement question de péril. L'Allemagne ne veut pas faire la guerre; tout au contraire.

Il y a au Canada nombre de citoyens allemands. Ils figurent par milliers dans mon comté, et l'on chercherait en vain une classe de citoyens plus distingués par leur loyalisme, leur respect des lois et leur contentement. On a prodigué l'insulte aux Allemands dans des articles de presse et des discours de politiciens. Dans sa sagesse, le peuple allemand a décidé qu'il avait le droit de construire une flotte avec l'argent gagné à la sueur de son front et il l'a fait. Pourquoi s'en formaliserait-on? Le peuple allemend soigne ses propres affaires, et le

premier instinct de tout Anglais est de se mêler de ce qui le regarde et de laisser les autres régler leurs affaires à leur gré. Relisons les paroles du chancelier allemand. (Ici l'honorable député donne lecture de cet extrait). Relisons maintenant les observations formulées par M. Balfour le 22 juillet dernier. (Ici l'honorable député lit cet extrait). Relisons les paroles du premier lord de l'amirauté, M. Churchill, au sujet de l'existence du danger. (Ici l'honorable député cite cet extrait.)

On s'est mainte fois demandé si, au Canada, nous sommes bien en mesure de construire une flotte. Il serait peut-être difficile de construire une marine militaire au grand complet; mais nous n'en avons pas besoin. Tout ce que le pays nous demande, c'est de nous mettre à l'œuvre et de commencer comme il nous le faudra faire plus tard. Pourquoi ne commencerions-nous pas par construire, comme on l'a proposé en 1910, un chantier de constructions maritimes de dimensions suffisantes, pour les navires qu'il nous sera possible de construire ici?

Tout Canadien qui a vraiment à cœur la gloire de son pays désire vivement voir s'établir de grands centres de constructions navales dans nos provinces maritimes, sur l'Atlantique et le Pacifique.

M. BOYCE: J'invoque le règlement. L'honorable député s'écarte de la question débattue.

M. le PRESIDENT (M. Currie): La question en discussion est le sous-amendement. Que l'honorable député veuille bien se cantonner dans le débat. Le débat s'est fortement écarté de l'étude du sous-amendement; mais nous avons tous cherché à faire preuve d'indulgence.

M. MACLEAN (Halifax): L'amendement et l'article 2 du bill sont en délibération, tout comme le sous-amendement.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député désire une décision, je vais la rendre.

M. MACLEAN: Ce serait peut-être utile, si vous décidez que, pour le moment, le sous-amendement seul est en discussion.

M. le PRESIDENT: J'ai dit que si l'honorable député désirait invoquer le règlement, pour savoir si l'amendement ou l'article 2 du bill est en discussion, je donnerais une décision. Comme l'honorable député n'a pas soulevé la question, le député de Moosejaw (M. Knowles) peut continuer sa harangue.

M. KNOWLES: Le mobile qui me pousse à prêter mon appui au sous-amendement, c'est qu'il tend essentiellement à la création d'une industrie navale canadienne. Rien ne s'oppose à l'établissement de pareille industrie au Canada. Cette industrie était des plus florissantes quand les produits de la forêt constituaient la composition des navires. La création d'une industrie de constructions maritimes est aussi possible et réalisable pour nous que pour nos voisins.

A propos de savoir si le Canada peut avoir une marine, je désire lire une opinion exprimée par le "Moosejaw Times" du 26 février dernier.

Il est difficile a l'homme qui a été élevé au milieu des navires et des chantiers maritimes de soulever de l'enthousiasme parmi les habitants de l'intérieur pour les encourager à construire une marine. Par marine, nous n'entendons pas seulement des navires de guerre, mais des navires de commerce. L'une suit l'autre comme le jour suit la nuit. Une des sources de la richesse de l'Angleterre aujourd'hui c'est son industrie des constructions maritimes et ses entreprises de navigations.

Au Canada nous avons des navires océaniques qui ont un ensemble d'environ 100,000 tonnes et nous avons le même montant sur les lacs, tandis que le pays que nous nous proposons d'aider a un tonnage pour sa marine à vapeur d'environ trente cinq millions et demi de tonnes sans compter sa marine de guerre.

E. M. Macdonald qui représente Pictou à la Chambre des Communes a parlé l'autre jour de la possibilité de construire une marine et il s'est exprimé d'une façon plus compréhensible que personne ne l'a fait encore dans le débat. Parlant de la prétention du Gouvernement que le Canada est un pays faible sans l'intelligence, ni l'argent, ni l'habileté pour se construire une marine, une accusation absolument fausse faite seulement pour calmer ses alliés nationalistes, M. Macdonald a montré ce que d'autres petits pays avaient fait dans les quelques années dernières.

M. BOYCE: J'en appelle au règlement. Je prétends que mon honorable ami n'a pas le droit de lire comme partie du débat aucun commentaire de journal pendant la séance de la Chambre.

M. KNOWLES: Puis-je être entendu sur un appel au règlement, monsieur le président?

M. le PRESSIDENT: Avec mon consentement.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. KNOWLES: Ai-je votre consentement?

M. le PRESIDENT: Je crois qu'il est bon que les honorables députés comprennent que si le règlement est invoqué, c'est le président seul, ou l'Orateur, qui doivent dire si la discussion sera permise. Je tiens à avertir encore mon honorable ami (M. Knowles). Je ne voudrais pas donner ma décision contre lui.

M. PUGSLEY: J'invoque le règlement. Si c'est votre décision, monsieur le président, qu'aucun député n'a le droit de discuter un rappel au règlement sans votre permission...

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas ma décision, c'est un ordre de la Chambre.

M. PUGSLEY: Voudriez-vous avoir l'obligeance de citer la règle?

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député veut lire le règlement, il verra que c'est un ordre de la Chambre et c'est pour éviter la confusion que ma décision a été donnée ainsi.

M. PUGSLEY: Mon opinion est...

M. le PRESIDENT: J'ai de nouveau décidé que l'honorable député...

M. PUGSLEY: J'en appelle à la Chambre de votre décision.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député veut reprendre son siège, le président pourra être entendu. J'ai donné cette décision.

M. PUGSLEY: Et j'en appelle.

M. le PRESIDENT: Il me semble que vous ne pouvez pas en appeler d'un ordre contenu dans le règlement de la Chambre, et j'ai décidé seulement ce que disent les règlements de la Chambre. C'est ma manière de voir jusqu'à ce que l'honorable député puisse me prouver le contraire.

M. PUGSLEY: M. le président vous avez décidé que suivant les règles de la Chambre aucun député n'avait le droit de discuter un appel au règlement sans votre permission. Je désire en appeler de cette décision à la Chambre et Votre Honneur est obligé de consentir à cet appel. J'appelle votre attention sur la règle 14:

Le président des comités de la Chambre entière y maintient l'ordre, et il décide les questions de règlement, sauf appel à la Chambre.

J'en appelle à la Chambre et c'est une obligation devant laquelle, monsieur, vous êtes tenu de vous incliner.

M. le PRESIDENT: Je lirai le règlement de la Chambre avant que l'honorable député demande un vote. La règle 18 dit:

Un membre qui a la parole, s'il est rappelé à l'ordre par l'Orateur ou par un autre membre, doit s'asseoir pendant qu'est exposée la question de règlement mais il peut ensuite s'expliquer. L'Orateur peut permettre qu'on discute...

" Peut ", vous remarquerez.

...la question de règlement avant de se prononcer, mais le débat doit se borner rigoureusement à la question de règlement. L'Orateur décide la question d'ordre, sauf appel à la Chambre, mais sans débat. S'il n'y a pas appel, la décision de l'Orateur est définitive.

Je prétends qu'en vertu des règlements la question de savoir si la discussion sera permise dépend entièrement de l'Orateur.

M. PUGSLEY: Il y a beaucoup de décisions ainsi que des lois dans lesquelles le mot " peut ", a le même sens que " devra ", il est impératif; c'est conforme à la pratique de la Chambre, parce que la discussion des rappels au règlement est toujours permise. Je n'ai jamais vu jusqu'ici qu'on ait refusé à un député la possibilité de discuter d'une façon raisonnable un rappel au règlement.

M. BOYCE: Je désire poser une question.

M. le PRESIDENT: Je ne peux pas permettre de discussion; il y a un appel de la décision du président.

(La Chambre rentre en séance générale et M. l'Orateur prend le fauteuil.)

M. l'ORATEUR: La décision du président sur l'application du règlement est qu'il appartient au président, quand le règlement a été invoqué, de décider s'il peut y avoir ou non discussion; l'honorable M. Pugsley a appelé de cette décision à la Chambre. La question soumise à la Chambre est celle-ci: La décision du président sera-t-elle confirmée?

M. KNOWLES: J'invoque le règlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut pas invoquer le règlement tant que l'appel à la Chambre n'a pas été décidé. La décision du président a été que la question ne pouvait pas être discutée sans la permission du président. C'est de cette décision que M. Pugsley en a appelé à la Chambre. La question soumise à la Chambre est celle-ci: La décision du président est-elle confirmée? Ceux qui sont en faveur voudront bien se lever.

M. BORDEN: Je crois qu'il a toujours été admis que la pratique et l'usage, soit en comité soit en séance de la Chambre, toléraient une discussion raisonnable d'un rappel au règlement avant que le président ne rende sa décision.

(La motion est rejetée.)

M. l'ORATEUR: La Chambre veut-elle me permettre de lui donner une explication? Le texte de la règle dit: L'Orateur peut permettre la discussion sur la question de règlement. Je comprends que c'est la phraséologie usitée dans les lois du Parlement où "peut" signifie "doit" ou "est tenu", et mon opinion est confirmée par la procédure parlementaire de Bourinot, qui dit au sujet d'un point d'ordre soulevé:

Il est permis aux députés dans des occasions de ce genre de discuter le point d'ordre, mais ils doivent s'y borner strictement.

Le président voudra bien reprendre sa place au fauteuil.

La Chambre siège de nouveau en comité (M. Currie préside).

M. MACLEAN (Halifax): Avant que l'orateur ne reprenne la discussion de la question qui nous est soumise, je désire invo-

quer de nouveau le règlement. Puis-je être entendu, monsieur le président? Sans avoir aucune intention de vous faire un affront personnel, je désire mettre en doute votre droit de siéger comme président du comité. C'est le point que je désire éclaircir. Je crois qu'il est très important. Je prétends, monsieur le président, que vous avez pris vous-même le fauteuil présidentiel sans y être régulièrement autorisé. Je dis de plus que vous avez prié le président qui vous a précédé de quitter le fauteuil pour que vous puissiez l'occuper et je prétends qu'il n'y a rien dans les règlements qui puisse justifier cet acte. Je dis que le président du comité général doit être choisi par l'Orateur de la Chambre ou par l'Orateur-suppléant de la Chambre. Permettez-moi de vous donner une courte explication. Je ne soulèverais pas cette question d'ordre, si je n'avais pas une preuve oculaire et auriculaire que j'ai recueillie au moment précis du changement de président. C'est ma seule justification pour soulever ce point d'ordre. Je sais que le président du comité choisit souvent un autre membre pour le remplacer, mais je proteste absolument contre la méthode qui a été employée ici pour faire le changement. Je dis que cela ne s'est pas passé équitablement.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. MACLEAN: C'est ce que je voulais dire. Je ferai peut-être mieux de ne rien ajouter, ce serait préférable pour moi et pour quelques honorables députés d'en face.

Le PRESIDENT: L'honorable député veut-il citer la règle en vertu de laquelle il soulève ce point d'ordre?

M. MACLEAN: Page 13, paragraphes 2, 3 et 4.

Plusieurs DEPUTES: Lisez-les.

M. MACLEAN: Le paragraphe 2 dit:

L'élu au poste d'Orateur suppléant et président des comités doit posséder une connaissance complète et pratique de celle des deux langues qui n'est pas la langue de l'Orateur en exercice.

3. L'élu à ce poste reste en fonctions jusqu'à la fin de la législature pour laquelle il est élu, et, en cas de vacance par décès, démission ou autrement, la Chambre doit immédiatement lui choisir un successeur.

4. En l'absence du président des comités de la Chambre, lorsque celle-ci doit se former en comité de la Chambre entière, l'Orateur avant de quitter le fauteuil, nomme un membre président du comité.

Je proteste maintenant contre le fait qu'un membre de la Chambre puisse suggérer à un de ses collègues d'aller trouver le président et de lui demander de quitter le fauteuil pour qu'il puisse l'occuper lui-même.

M. BORDEN: Je ne comprends pas très bien le point d'ordre soulevé par mon honorable ami. Il n'y a pas de doute que des membres du comité en dehors du président peuvent être appelés au fauteuil présidentiel. De plus il a été décidé, relativement à la question générale que le point d'ordre n'était pas recevable. Le reste de son discours semble toucher à la manière dont s'est fait le changement de présidence; je ne pense pas qu'il y ait là matière à invoquer le règlement.

M. le PRESIDENT: A titre de président, il me sera peut-être permis de donner quelques mots d'explication. Mon honorable ami est certainement mal renseigné, lorsqu'il dit que je suis venu demander la faveur d'occuper le fauteuil de la présidence. J'ai présidé environ quatre heures ce matin, et celui qui m'a précédé à la présidence, cet après-midi, occupait le fauteuil depuis environ deux heures et demie. Nous avons l'habitude de nous remplacer les uns les autres et je suis venu prendre sa place jusqu'à ce que quelqu'un vienne me remplacer, à six heures. Je crois que l'honorable député est allé un peu loin dans ses remarques et qu'il acceptera l'explication que je viens de donner.

M. MACLEAN: Maintenant que j'ai motivé mon objection et que j'ai expliqué clairement les raisons que j'avais d'agir comme je l'ai fait, je n'ai plus rien à dire et j'accepte l'explication de mon honorable ami.

Plusieurs DEPUTES: Très bien.

M. KNOWLES: Nous discutons en ce moment l'article 2 du bill naval. Au moment où j'ai été interrompu, je donnais l'opinion d'un journal de l'Ouest, pour démontrer que nous ne devons pas désespérer de voir l'industrie de la construction maritime réussir au Canada et que nous devons travailler à l'implanter sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

Il y a un autre point de la question que le Gouvernement n'a pas encore réglé: que va-t-on faire de la loi navale de 1910? Avant d'entreprendre de dépenser $35,000,000, on devrait nous dire ce que l'on entend faire de cette loi. Va-t-on la maintenir en vigueur ou va-t-on la rappeler? Pas un ministre n'a déclaré formellement que la loi sera abrogée.

Nous devrions connaître aussi les intentions du Gouvernement concernant les arrangements conclus entre le Canada et l'Australie, pour la construction de marines séparées qui agiraient en coopération avec la marine anglaise. Il y a quelques jours, M. Pearce, le ministre de la Défense en Australie, déclarait publiquement que son gouvernement regardait comme peu important le privilége d'être représenté dans le comité de défense impériale, qui est un corps purement consultatif. Le même ministre a ajouté que le Canada et la Nou-

velle-Zélande étaient tenus de mettre à exécution le projet soumis à la conférence de 1909, ou d'en proposer un autre à sa place. Il termina en disant que son gouvernement est d'avis qu'il serait dans l'intérêt de l'empire, en général, de voir l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande s'entendre pour assurer la protection des intérêts britanniques dans le Pacifique.

Quelle attitude le Gouvernement entend-il prendre au sujet de cet arrangement entre les gouvernements des deux colonies? L'amirauté anglaise était aussi une des parties au contrat et le Gouvernement devrait nous dire ce qu'il entend faire à ce sujet.

Une autre question dont il faut tenir compte, c'est celle de l'influence que la navigation aérienne aura sur la construction maritime. La navigation aérienne a dépassé la période expérimentale.

Bien qu'une somme de $35,000,000 ne soit pas très élevée pour l'Angleterre, c'est certainement la plus considérable que nous ayons jamais été appelés à voter pour des fins de cette nature et si nous constations dans quelques années que les navires que nous aurons construits seront rendus inutiles par suite des progrès accomplis dans la navigation aérienne, nous ne pourrions nous en prendre qu'à notre manque de précaution. Il n'y a pas de doute que l'ère des cuirassés tire à sa fin. Nous proposons de dépenser $35,000,000 pour construire trois cuirassés auxquels il faudra des équipages de mille hommes chacun. Un ballon dirigeable, avec un équipage de vingt hommes, peut détruire un cuirassé en quelques heures.

Le pays s'est prononcé contre la politique navale du Gouvernement, depuis le jour ou la résolution a été déposée. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) y était opposé et il a remis son portefeuille avant la publication du mémoire de l'amirauté. Si le Gouvernement a quelques doutes sur la popularité de son projet, il devrait consulter le peuple et soumettre une politique permanente, s'il en a une de prête. S'il n'est pas prêt à nous soumettre une politique permanente, il devrait céder la place à ceux qui sont capables de prendre une décision dans un délai raisonnable et qui n'ont pas peur de faire connaître leurs intentions au public.

M. MACLEAN: Je ne surprendrai certainement personne en disant que la Chambre et le pays ne voient pas sans étonnement que dans la discussion sur l'article 2 du bill de la marine et sur les deux amendements qui ont été proposés, les membres du Gouvernement n'ont pas jugé à propos de se faire entendre.

Ce n'est pas toujours ainsi que les choses se sont passées. En 1909, nous avons eu à discuter cette même question et, à la satisfaction générale, nous avons vu les députés des deux partis prendre part au débat et tomber d'accord. Pourquoi l'unanimité et le désir de se faire entendre, qui se sont manifestés en 1909, sont-ils remplacés aujourd'hui par un mutisme absolu? En 1909, les députés conservateurs étaient très démonstratifs. Ils étaient animés du sentiment impérial, de l'esprit patriotique, et n'avaient aucune objection à se prononcer, mais aujourd'hui ils sont aussi muets que les momies dans les tombeaux des Pharaons.

La raison de ce silence est peut-être qu'ils sont en faveur de l'un ou l'autre des amendements. Nous n'avons aucune raison de supposer qu'ils soient opposés à l'un ou à l'autre de ces amendements ou aux deux. Il y a à peine quelques années, ils ont déclaré officiellement qu'ils étaient en faveur du principe de ces amendements, et il n'y a rien d'officiel qui nous autorise à dire qu'ils ont changé d'avis sur ce point.

Au fond, la résolution adoptée à l'unanimité par la Chambre, le 29 mars 1909, est identique à l'article 2 du bill que nous discutons avec, en plus, l'amendement et le sous-amendement. C'est parce que les honorables députés de la droite ont abandonné cette politique et n'ont pas encore donné une seule raison plausible pour expliquer leur volte-face que nous assistons en ce moment à ce débat prolongé. Si, même à l'heure qu'il est, les honorables députés de la droite voulaient nous dire, les uns après les autres, pour quelle raison ils ont renoncé à la politique qu'ils approuvaient en 1909, la gauche écouterait leurs explications avec beaucoup d'intérêt et les raisons qu'ils auraient à donner seraient peut-être trouvées suffisantes pour nous convaincre qu'ils ont eu raison de changer d'opinion.

Nous maintenons que la politique qui a rallié tous les suffrages en 1909 est la seule bonne et que nos honorables adversaires n'ont pas le droit de s'en écarter. Le premier ministre actuel déclarait alors qu'il approuvait sans réserve cette politique.

D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Je ne sache pas qu'il soit survenu quelque chose depuis pour justifier ce changement d'opinion et en l'absence de toute raison plausible, l'opinion publique se donne libre cours pour découvrir les motifs qui ont amené ce revirement.

En 1909, les députés conservateurs avaient pris une attitude digne en mettant cette question au-dessus des dissensions des partis, mais aujourd'hui, quand nous entreprenons de discuter la nouvelle politique qu'ils nous proposent, ils nous accusent de faire de l'obstruction et veulent nous tenir responsables d'un état de choses que leurs journaux qualifient d'anarchie parlementaire.

M. SEVIGNY: La politique libérale de 1909-1910 n'a-t-elle pas été condamnée par le peuple, à la dernière élection?

M. MACLEAN: J'ai traité ce point lors de la deuxième lecture du bill. Je répète ce que j'ai dit alors et j'affirme que l'élection de 1911 ne s'est pas faite sur la question navale, sauf dans la province de Québec, où les conservateurs croyaient pouvoir s'en servir avec avantage pour leur parti.

M. BURNHAM: Dans la loi navale de 1910, il est dit que le Gouverneur général en conseil peut mettre la marine canadienne sous la direction de l'amirauté. Ici le mot "peut" signifie-t-il "doit"?

M. MACLEAN: Ce point a été discuté à plusieurs reprises et ce n'était pas mon intention d'y revenir. Je n'ai jamais entendu prétendre que le Canada, si la mère patrie était en guerre, refuserait de mettre immédiatement sa marine à la disposition de l'amirauté.

M. BURNHAM: Comment concilier cela avec l'attitude du Canada pendant la guerre de Crimée et la guerre d'Égypte? Dans ces deux circonstances le Canada n'a pris aucune part à la guerre.

M. MACLEAN: L'honorable député remonte tellement loin dans le passé que je ne vois pas quel rapport il y a entre sa question et la marine canadienne. Je ne comprends pas que les députés de la droite refusent, avec tant de persistance, de nous dire ce qu'ils entendent faire de la loi du service naval. Dans les premiers jours du présent débat, les orateurs de la droite donnaient comme excuse de leur politique, le danger imminent que courait l'Angleterre. Mais aujourd'hui personne n'oserait prétendre que les circonstances sont assez critiques pour justifier une pareille dépense.

Ce matin, alors que je me trouvais en cette Chambre, j'ai entendu l'honorable représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) déclarer que la politique navale australienne pouvait être défendue facilement. J'estime que c'est là un aveu et je crois que l'honorable député a eu raison de le faire. Combien intéressants et lumineux paraîtront à la population de ce pays les motifs qui ont engagé l'honorable député à exprimer, d'une façon aussi claire et aussi catégorique, son approbation du projet naval de l'Australie et à condamner, cependant, la proposition que le Canada inaugure une politique navale semblable, en réalité, à celle suivie par l'Australie! Je crois que cela seul me donne raison d'exprimer l'espoir que le temps viendra bientôt où nous entendrons discuter ce point par l'honorable député.

Il est un détail auquel je veux faire allusion en passant. L'honorable premier ministre et ses collègues ont, jusqu'à ce moment, discuté ce projet de loi et se sont efforcés d'en établir le bien fondé en invoquant l'urgence. En soumettant ce projet de loi au Parlement, le très honorable premier ministre a lu certains extraits d'un discours qu'il a prononcé en 1909 et au cours duquel il représentait la nécessité d'offrir immédiatement deux ou trois dreadnoughts à l'amirauté britannique, en ajoutant, toutefois, que nous devrions également poursuivre la politique que nous avions arrêtée. Ce fut toujours une énigme pour moi de savoir quand—dans l'esprit des membres de la droite—cette urgence a commencé. A-t-elle subsisté depuis le mois de mars 1909? A-t-elle sommeillé quelquefois, ou s'en est-on servi, lorsque les exigences politiques l'exigeaient?

Un fait étrange s'est produit au Canada au mois de mai 1912. Dès le commencement de la session de 1911-1912, nous avons entendu les déclarations du très honorable premier ministre et celles de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous affirmant que c'était l'intention des représentants du Gouvernement de se rendre en Angleterre avant longtemps, pour discuter avec l'amirauté la part que le Canada devait prendre à la défense navale. Au mois de mai 1912 les élections provinciales se firent dans cette partie du Dominion et les partisans du cabinet fédéral furent, je crois, gravement désappointés du résultat de cette lutte. Immédiatement après les élections provinciales de Québec, le premier ministre a annoncé aux correspondants des journaux qu'il se rendait en Angleterre.

Il a déclaré qu'il n'y avait pas de plan arrêté pour une visite semblable et que tout ce que les journaux avaient publié à ce propos, ne relevaient que de simples suppositions. Le seul ministre qu'on s'attendait à voir prendre la route de l'Angleterre, au cours de l'été, était celui de l'Industrie et du Commerce. Cette circonstance extraordinaire me donna à penser que le Gouvernement lui-même jugeait que l'urgence n'était pas toujours aussi évidente.

L'amendement proposé par le très honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) demande que cet argent soit dépensé, d'après les conseils de l'amirauté, tels que soumis à la conférence impériale de 1909. Les conclusions auxquelles en est arrivée l'amirauté sont indiquées dans un rapport des délibérations de cette conférence, page 20, 21, 22, 23 et 24. Le mémoire dit:

Si le problème de la défense impériale était considéré simplement comme un problème de stratégie navale, on verrait que la plus grande force pour une défense donnée est obtenue par l'entretien d'une seule flotte qui aurait l'unité d'entraînement et l'unité de commandement. Par conséquent au simple point de vue stratégique, le maximum de force serait obtenu si toutes les parties de l'empire donnaient leur contribution

d'après leurs besoins et leurs ressources pour le maintien de la marine britannique.

Les honorables membres de la droite ont eu recours, dans maintes circonstances, à une défense singulière. Cependant, à l'estime de l'amirauté elle-même, ce n'était là ni la clef, ni l'essence de ce programme. La note contient ce passage:

Il a été, cependant, depuis longtemps reconnu qu'en déterminant les conditions d'après lesquelles il faudrait développer les forces navales de l'empire, il faut tenir compte d'autres considérations que celles de la stratégie... Une simple contribution d'argent ou de matériel peut être pour une des possessions la forme la plus acceptable afin de prendre part à la défense impériale. Une autre, tout en étant prête à créer des forces navales locales, et à les mettre à la disposition de la couronne en cas de guerre, peut désirer jeter les fondements sur lesquels elle pourrait agrandir une future marine qui lui appartiendrait. Une troisième peut penser que la meilleure manière dont elle puisse favoriser les intérêts de l'empire est de se charger de certains services locaux qui ne sont pas directement d'un caractère local, mais qui soulageraient le gouvernement impérial de dépenses qui tomberaient sur la trésorerie impériale. Il ne faut pas perdre de vue la position différente des possessions d'outre-mer. Bien que toutes aient en elles les germes d'un grand avancement en population, richesses et puissance, elles sont présentement parvenues à des phases différentes de développement. Leur position géographique les a soumises à des tensions intérieures et extérieures, variant en nature et en intensité. Leur histoire et leur environnement physique ont donné naissance à un sentiment national individuel qu'il faut laisser s'exprimer.

Je crois que l'amirauté britannique a exprimé en peu de mots d'une façon très claire la complexité de la question de la défense impériale. Puis le document dit:

D'après l'opinion de l'amirauté, le gouvernement du Dominion désireux de créer une marine, devrait tenter de construire une unité de flotte distincte. La plus petite unité est celle qui, tout en étant dirigeable en temps de paix, pourrait être employée dans ses parties constitutives en temps de guerre.

Nous avons ici une expression d'opinion de la part de l'amirauté à l'effet qu'il serait possible pour les colonies autonomes de devenir propriétaires de petites escadres qui seraient dirigeables en temps de paix et tout de même susceptibles d'êtres employées d'une manière effective en temps de guerre. J'ai lu cela surtout à cause du dernier amendement soumis par mon honorable ami de Cap-Breton (M. McKenzie) et qui exprime l'opinion que nous devrions rester fidèles à la politique de 1909 que l'amirauté a déclaré être tout à fait possible et pratique. Des honorables députés de l'autre côté de cette Chambre disent que bien que cela pût être possible et pratique en 1909, ce ne l'est plus aujourd'hui et, en outre, que la mise en vigueur de cette politique coûtera au Canada une somme d'argent beaucoup plus considérable que la proposition du Gouvernement. La question n'est pas tant une question d'argent; c'est plutôt une affaire de principe ou de politique. La prétention que la proposition d'une marine canadienne est plus dispendieuse que la proposition du Gouvernement n'est pas un terrain sur lequel un homme pourrait honnêtement et logiquement se placer pour en conclure que la proposition soumise par les honorables députés de côté-ci de la Chambre est inférieure au projet déposé par le Gouvernement.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures).

Reprise de la séance.

SANCTION ROYALE.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du secrétaire de Son Altesse Royale le Gouverneur général le message suivant:

Ottawa, 6 mars 1913.

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable juge en chef du Canada, agissant à titre de représentant de Son Altesse royale le Gouverneur général, se rendra dans la salle du Sénat à 4 heures du soir, le vendredi, 7 du courant, dans le but de donner la sanction royale à certains bills qui ont été adoptés par le Sénat et la Chambre des communes au cours de la présente session.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. C. LOWTHER,
Lieutenant-colonel,
Secrétaire du gouverneur-général.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. A. K. MACLEAN: Trois objections ont été soulevées par les honorables messieurs vis-à-vis à la politique de l'opposition énoncée de temps à autre et contenue dans les amendements à l'article en discussion. En premier lieu, il y a le point de vue québecquois ou nationaliste au sujet de la politique convenable à adopter en ce qui concerne la défense navale.

Dans cette province, apparemment, prévaut l'opinion que la politique convenable serait celle qui éliminerait la nécessité de participation personnelle, de la part des Canadiens, dans la défense navale du Canada et de l'empire. Ils prétendent que toute politique est bonne et saine en tant qu'elle ne requiert pas les services de Canadiens à bord des navires de guerre de l'empire. Cette opinion est très bien exprimée dans un journal de Québec appelé

l'"Evénement", que je comprends être des plus sympathiques au directeur général des Postes. Ce journal disait récemment:

Ce n'est qu'un don d'argent. On n'en entendra plus jamais parler. Il n'existe aucun danger. Les Anglais engageront des hommes à 25 cents par jour et les mères et sœurs canadiennes ne souffriront aucune perte. Quant à l'argent, Ontario le paiera et l'Ouest aussi. On n'ira pas enlever vos fils de vos foyers, comme l'infernal Laurier l'aurait fait.

Ce n'est pas là un terrain bien élevé pour baser la politique du pays en ce qui concerne une question aussi importante que celle de la défense navale. Est-ce que mon honorable ami d'Algoma-est (M. Boyce) a la moindre idée de prétendre que je m'écarte du règlement.

M. BOYCE: Puisque l'honorable député a référé à moi sans aucun motif, je me lève sur une question de règlement. D'après la règle 18, paragraphe 2, il est stipulé qu'aucun honorable membre ne fera des répétitions enuyeuses de documents officiels ou d'arguments employés par d'autres députés au cours du débat. La citation qu'il vient de faire a déjà été répétée plusieurs fois devant ce comité. Je demanderais votre décision, monsieur le président.

M. MACLEAN: Il est évident que mes appréhensions étaient mal fondées lorsque j'ai référé à mon honorable ami d'Algoma et je dois m'excuser de l'avoir mentionné. Je demande que son objection ne soit pas maintenue, parce que j'ai certainement le droit de discuter l'amendement par rapport à la clause même du bill.

M. le PRESIDENT: Je ne déciderais pas que le fait de citer le même article serait une répétition ennuyeuse si l'honorable député se propose d'en faire un nouvel argument.

M. MACLEAN: Je soumets que les sentiments exprimés dans cet extrait sont peu propres à servir de base à un service public aussi important que la défense navale. Je suis heureux de croire que les vues exprimées dans ce journal quant au sentiment public ne reçoivent pas la sympathie d'un grand nombre des membres de l'autre côté de la Chambre. Cela compare mal avec d'autres informations de la presse de nos jours. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons fréquemment énoncé l'idée que dans l'état présent de l'histoire navale de la Grande-Bretagne, il y a plus grand besoin d'hommes que de navires et que ses intérêts seraient mieux défendus actuellement si la politique du Gouvernement tendait à fournir un nombre additionnel d'hommes plutôt que de navires. Dans l'édition de ce jour du "Toronto Globe", je lis un câblogramme que je considère assez approprié:

Dans le but de faire face aux nouvelles demandes qu'on lui présente par l'offre de navires de guerre de la part du Dominion et aux nouvelles exigences des services aériens et sous-marins, l'amirauté annonce qu'on prendra, à l'avenir, des écoles publiques un nombre limité de cadets. Des estimés officiels quant au nombre de lieutenants probablement requis de 1916 à 1920 indiquent qu'après une juste allocation pour les sources supplémentaires déjà existantes, il y aura des vides à remplir.

Le premier examen compétitif aura lieu en juin et les candidats choisis seront envoyés aux établissements de marine pour y faire un cours d'entraînement professionnel, puis ils seront répartis par toute la flotte comme midshipmen. Leurs services comme aspirants seront jusqu'à un certain point abrégés si on les compare à ceux d'autres aspirants, en vue de leur plus grande maturité. La même carrière subséquente leur sera ouverte tout comme aux officiers qui sont arrivés par le collège Osborne. Ils seront libres d'offrir leurs services dans toute division.

Cela est à peine en harmonie avec les sentiments exprimés dans le journal de Québec et que je viens de citer. Il indique clairement qu'il y a une grande disette d'hommes dans la marine britannique de nos jours. S'il y a une faiblesse quelconque, elle est plutôt due au manque d'hommes; mais si nous avons le désir de leur offrir une aide pratique et immédiate afin de renforcer cet important service, nous ne saurions mieux faire que de trouver quelque système d'entraînement naval qui fournirait à l'amirauté britannique une augmentation d'hommes.

Une autre objection soulevée contre notre programme est qu'il est coûteux et des membres du Gouvernement ont tenté de fortifier et de monter cette prétention en soumettant à la Chambre des chiffres obtenus de sources officielles pour démontrer le coût probable du programme naval défini dans l'amendement à la résolution offerte par le premier ministre. Il ne devrait y avoir aucune confusion quant au sens exact de notre amendement. Il est vrai qu'on a parlé de deux unités navales distinctes, dans notre amendement, une flotte du Pacifique et une de l'Atlantique, mais l'essence de cet amendement était l'établissement d'un service naval canadien. Qu'on le mesure en dollars, en quantités de quinze ou vingt ou soixante millions, cela n'a guère d'importance. S'il était démontré, en supposant que nos propositions fussent acceptées, que deux unités ne sont pas nécessaires, nous serions très heureux d'en accepter une modification en ce sens.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. McLean), parlant, il y a quelques soirs, a prétendu qu'une flotte sur le Pacifique n'était pas nécessaire. Il a dit:

Les honorables députés comprendront par cette déclaration qu'en autant qu'il s'agit de la côte du Pacifique, l'Angleterre a dans le moment un surplus, pour ainsi dire, de croiseurs du type que j'ai mentionné, de navires du type superdreadnought en plus de sa vaste flotte de la station chinoise, parfaitement adaptée aux fins de nous donner effectivement la protection qu'il nous faut sur la côte du Pacifique. Cela semblerait régler absolument la question, du moins pour les dix prochaines années à venir, de nous occuper d'aucune manière de la protection de la côte du Pacifique par des navires de guerre.

Même si le programme de l'opposition était adopté, et qu'un nouveau gouvernement fût constitué demain par le chef actuel de l'opposition, je, prétends qu'il ne serait aucunement lié par les termes exacts de l'amendement qu'il a offert à la résolution du premier ministre. On demanderait naturellement l'avis de l'amirauté. Si l'amirauté informait le Gouvernement qu'une unité navale du Pacifique est inutile, je crois que sa recommandation serait acceptée.

S'ils avaient émis des idées qui impliquaient une modification de la nature et de l'emploi d'une escadre de l'Atlantique, comme le suggère le projet de résolution de l'opposition, nous ne serions pas dans l'impossibilité de les accepter. Bien que les amendements soumis par la gauche mentionnent incontestablement des chiffres précis, notre projet est entièrement, dans son esprit et dans son essence, un programme qui se résume à la création et à l'établissement d'une flotte canadienne, plutôt qu'à une contribution. Le Gouvernement devrait soumettre sa politique navale définitive; le retard n'est pas excusable. Mais si le Parlement décide un jour de donner $35,000,000, le Gouvernement ne sera pas relevé de faire connaître à la députation et au pays sa politique navale définitive.

Les membres de la droite motivent leur programme en émettant l'idée que le vent est à la guerre. Ils parlent sans cesse de conflits, ils manifestent les tendances qui caractérisent le parti unioniste en Angleterre, qui ne fait que parler de la guerre et de la nécessité des dépenses pour les armements. Le représentant de Brantford (M. Cockshutt) affirme, pour bien dire, qu'une nation ne vit que grâce à l'esprit militaire et aux propos guerriers. La guerre est nécessaire, dit-il, pour conserver l'esprit national. Il déclare même que l'humble Nazaréen foulait les sentiers de la Galilée en prêchant la paix le sabre à la main, en justifiant la guerre tout en parlant de paix. Bien que nous, qui siégeons du côté de la gauche, croyions que nous sommes à une époque de notre histoire où il nous faut faire des préparatifs pour nous défendre et pour prendre part à la défense de l'empire en mer, nous sommes d'avis que nous y réussirons mieux en commençant à créer une flotte d'une manière modeste et pratique, plutôt que d'abandonner soudainement une politique d'abstention, pour en adopter une qui semble convenir mieux aux vieilles nations d'Europe. Les membres de la droite nous demandent d'ouvrir un crédit de $35,000,000 sous prétexte qu'un conflit est imminent entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, ce que je nie formellement. Quant à cet aspect de la question, la gauche et la droite prennent des attitudes entièrement différentes. Nous consentons à approuver les premières démarches en faveur de la constitution d'une marine canadienne, non parce que nous voulons la guerre, ou parce que nous croyns que la guerre est imminente entre l'Allemagne et l'Angleterre, mais pour des motifs beaucoup plus légitimes.

Le cinq de décembre, en déposant le projet de résolution, le premier ministre a exprimé de nobles sentiments concernant la répulsion que la guerre doit nous inspirer, et il a manifesté l'espoir que l'arbitrage deviendrait bientôt de règle entre les nations qui ne s'entendent pas.

J'approuve entièrement ces sentiments. Qu'on me permette de suggérer un moyen de diminuer beaucoup le danger d'un conflit entre l'Angleterre et l'Allemagne, et entre toutes les nations de l'univers. L'an dernier, le Canada a reçu la visite de plusieurs diplomates anglais éminents. Parmi eux se trouvaient M. F. E. Smith, conservateur en vue. M. J. Allan Baker, libéral connu et estimé, et M. Keir Hardie, socialiste. Ces personnes ont été d'accord à dire ici que si la Grande-Bretagne avait consenti à une proposition soumise au nom des Etats-Unis à la conférence de La Haye et tendant à exempter de la saisie la propriété des citoyens la grande raison que l'Allemagne a de maintenir sa flotte—la protection de son commerce en cas de guerre—disparaîtrait en grande partie. Un journaliste éminent, M. Hurst, a publié des écrits dans le même sens.

M. BOYCE: Je demande la parole pour un rappel au règlement. L'honorable député sort de la question.

M. MACLEAN: Je désire, si on me le permet, démontrer comment mes commentaires se rattachent au sujet de la discussion. Je soutiens que la droite étaie sa politique sur la théorie que la guerre est et sera toujours imminente et que des moyens de défense navale sont nécessaires pour la protection de notre commerce. Je me disposais à prouver qu'il serait possible de diminuer le danger d'un conflit et que ce danger aurait été diminué si la proposition des Etats-Unis à la conférence de La Haye avait été acceptée.

Quelques VOIX: A la question!

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député explique où il veut en venir.

M. MACLEAN: Oui, et je ne puis le faire en un seul mot. Ma prétention est que, si le premier ministre avait conseillé aux autorités anglaises d'accepter la proposition des Etats-Unis à la conférence de La Haye, il aurait mis fin au péril allemand.

M. le PRESIDENT: Je crois qu'il doit être permis à l'honorable député de poursuivre son discours.

M. MACLEAN: Je suis d'avis que la conférence de La Haye approuvera bientôt cette doctrine qui sera observée par toutes les nations de l'univers. Si elle était établie, ce don de $35,000,000 ou de trois navires deviendrait inutile, et le programme de la gauche serait beaucoup plus conforme aux circonstances. Même si j'enfreignais le règlement—et je crois l'observer—je pense qu'on devrait me permettre de traiter ce sujet avec modération. Il est d'une souveraine importance, car si la propriété privée était exempte de saisie en temps de guerre, l'une des grandes causes des engagements navals entre les nations disparaîtrait.

Cette proposition a été faite à la conférence de La Haye, en 1907, au nom des Etats-Unis, par M. Joseph Choate, qui l'a appuyée d'un éloquent discours. D'ailleurs, elle n'est pas nouvelle; elle a souvent été faite en Grande-Bretagne par des hommes éminents. Je puise en grande partie ces renseignements dans un écrit de lord Avebury, anciennement sir John Lubbick, écrit paru dans l'édition du mois de février de la revue "The Nineteenth Century and After."

Dès 1856, lord Palmerston ,dans un discours prononcé devant la chambre de commerce de Liverpool, a traité ce sujet et a fortement conseillé de mettre le commerce maritime sur le même pied que le commerce sur terre en temps de guerre. En 1889, la chambre de commerce de Londres a prié l'auteur de cet écrit, lord Avebury de soulever la question à la Chambre des communes. Il déclare qu'on lui conseillait de consulter lord Salisbury avant de le faire, et que l'avis de ce dernier a été favorable.

M. SEVIGNY: Monsieur le président, je vous prie de décider si l'honorable député observe le règlement et si le sujet qu'il discute a bien trait à la question dont la Chambre est saisie.

M. le PRESIDENT: Vu que le bill propose de donner une somme d'argent tirée du fonds du revenu consolidé du Canada, ses prescriptions ont une grande portée et permettent beaucoup de latitude dans le débat. Je déclare donc que l'honorable député se conforme au règlement.

M. MACLEAN: J'exerce un droit strict en citant au comité des passages de l'article en question. Je ferai observer à mon honorable ami, le représentant nationaliste de Dorchester. . .

M. SEVIGNY: Non, le représentant conservateur de Dorchester, qui était aussi le candidat conservateur contre la réciprocité et contre votre marine, et qui est encore opposé à cette dernière.

M. LAPOINTE: Et contre M. Borden aussi.

M. SEVIGNY: Jamais.

M. le PRESIDENT: Silence!

M. SEVIGNY: J'étais contre MM. Bureau et Lapointe et contre le représentant d'Halifax (M. MacLean).

M. MACLEAN: Je crois savoir que l'honorable député était un véritable ismaélite opposé à tout.

M. SEVIGNY: J'étais avec mon chef, M. Borden, qui était opposé à votre marine.

M. MACLEAN: En parlant de ces mesures pacifiques, j'espérais au moins avoir l'appui de mon honorable ami qui est membre du parti nationaliste de la province de Québec.

M. SEVIGNY: Quel est le chef du parti nationaliste dans la province de Québec?

M. MACLEAN: Je n'appartiens pas à la loge nationaliste. Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) était évidemment le chef du parti nationaliste, il y a quelques mois.

M. SEVIGNY: Mais aujourd'hui?

M. MACLEAN: Je ne le sais pas. Depuis la maladie de l'honorable député, je n'ai pas eu de renseignements sur le chef du parti nationaliste. Mon honorable ami aura-t-il la bonté de me dire quel en est le chef, afin que son nom soit consigné dans les archives du Parlement.

M. SEVIGNY: Je sais que M. Bourassa, homme très habile que j'admire beaucoup, a été appelé chef du parti nationaliste, mais je sais aussi qu'il a souvent déclaré qu'il n'y avait pas de parti nationaliste.

M. MACLEAN: C'est certainement une nouvelle pour le public. Je suis bien aise d'apprendre que ce parti n'existe plus. Je croyais qu'il existait encore, mais peut-être que, ayant assuré la victoire de septembre dernier à ses alliés et ayant obtenu des portefeuilles pour trois de ses chefs distingués, sa raison d'être a cessé. Dans ce cas, la question que m'a posée l'honorable député concernant le chef de ce parti n'est guère justifiable, car un parti disparu ne saurait avoir de chef.

La raison que le ministère a donnée à la Chambre pour motiver l'adoption du projet de loi c'est qu'il faut protéger notre commerce.

Si le Gouvernement employait son influence à obtenir de la Grande-Bretagne son adhésion à la doctrine exposée par M. Choate à la dernière conférence de la Haye, que le commerce maritime de chaque nation ne devrait pas être molesté, le commerce maritime du Canada serait en parfaite sûreté, et il n'y aurait aucun danger que l'Angleterre fût prise par la famine dans le cas d'un conflit avec l'Allemagne ou toute autre nation, et vous enleveriez en même temps à l'Allemagne la seule raison qu'elle a apportée pour justifier les dépenses extraordinaires qu'elle encourt afin d'augmenter sa marine. Je crois que le temps approche rapidement où la force et la justice de cette doctrine seront reconnues par toutes les nations du monde, et que nous verrons son adoption dans un avenir très rapproché. Les honorables membres de la droite sont aveuglés par ce péril imaginaire, auquel leurs amis du parti unioniste en Angleterre leur font croire, mais ils devraient moins se hâter à dépenser $35,000,000, car je suis convaincu qu'il n'y a aucune raison de s'attendre à un conflit naval entre l'Angleterre et l'Allemagne.

M. BLAIN: Comment alors justifiez-vous votre politique?

M. MACLEAN: Je la justifie d'après la doctrine que de deux maux il faut choisir le moindre, et je crois que notre politique est sage. L'adoption d'une politique navale canadienne n'entraîne pas nécessairement la dépense de trente, quarante ou cinquante millions de dollars d'un seul coup. Mais le Gouvernement actuel propose de dépenser $35,000,000 pour compléter ses trois navires aussi promptement que faire se pourra. Il est pourtant très possible qu'il survienne en Europe des changements politiques tels, que lorsque le parlement s'assemblera de nouveau, nous soyons unanimement d'avis que l'adoption de ce programme n'était pas nécessaire, mais que les circonstances demanderont plutôt que nous procédions, avec précaution et sûrement, à limiter nos dépenses pour la marine.

M. FOSTER (King) (N.-E.): L'honorable député peut-il nous dire à quel chiffre il pourrait limiter la défense navale pendant les premières années de la construction des navires?

M. MACLEAN: Ce n'est pas à moi à répondre à cette question. Un Gouvernement qui inaugure une politique navale doit être guidé en grande partie par les circonstances, et agir de concert avec l'amirauté anglaise. On ne me demandera pas mon avis et je ne crois pas que l'on demande non plus celui de mon honorable ami.

Je parlerai maintenant d'un autre aspect de la question. Lorsque le ministre de la Marine et des Pêcheries était en Angleterre l'année dernière, en consultation avec l'amirauté, il eut une entrevue avec une délégation de la ligue impériale maritime, qui insista pour qu'il mît comme condition auprès de l'amirauté, au cas où le Canada fournirait un navire à la flotte anglaise, que ce navire ne prendrait pas la place d'un autre navire que l'amirauté avait eu vue de construire, mais que ce serait un navire en plus. Cette ligue présente l'opinion d'une certaine partie du public anglais, et je donnerai lecture d'un extrait de l'adresse présentée au ministre de la Marine par cette ligue:

> Une simple contribution en argent n'aura aucune utilité. Le Canada ne doit pas offrir d'argent ou construire des navires à ses frais, simplement pour permettre au gouvernement anglais d'avoir plus d'argent à sa disposition pour assouvir les cerbères électoraux du Royaume-Uni, car le Canada se volerait lui-même et son don à l'empire serait en pure perte. Tout ce que le Canada fera que ce soit à une condition.
>
> Tout don en argent par le Canada pour la marine aura tout simplement l'effet de permettre au gouvernement libéral d'avoir plus à dépenser pour d'autres projets de prétendues réformes sociales qui ne sont que de nouveaux calmants offerts aux électeurs du Royaume-Uni, et ne bénéficeront aucunement à la marine. Ce serait autant de moins que le gouvernement anglais aurait à dépenser pour la marine...
>
> La même chose pour les navires. Si le Canada construit lui-même des navires sans y mettre quelques conditions, le même raisonnement qui vient d'être fait à l'égard d'un don en argent s'appliquera au don de navires.

Je suppose que le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou le premier ministre, a posé comme condition au gouvernement anglais qu'il ne diminuerait en aucune façon son programme de développement naval à cause de ce présent. Je proteste de toutes mes forces contre toute condition de ce genre imposée au gouvernement, et je dis que ce n'est pas représenter l'opinion canadienne. Si les ministres canadiens ont imposé cette condition, je dis alors qu'ils ne représentent pas l'opinion du pays; ils représentaient plutôt les vues et les aspirations de leurs alliés politiques, le parti unioniste anglais, s'ils ont fait droit à la demande de la Ligue impériale navale. Songeons un instant à la raison absurde apportée par cette ligue pour imposer cette condition. Elle disait que le gouvernement anglais dépenserait cet argent en réformes terriennes en assurances et pensions pour les pauvres d'Angleterre. Si la situation était telle qu'il fut désirable de lui venir en aide pour sa marine, alors il était de notre devoir de ne mettre aucune condition à notre contribution.

Les membres de la droite nous ont fait le tableau du Titan fatigué, ployant sous le fardeau de la défense de la mère patrie; ils nous ont montré le fardeau écrasant de

la taxe que le contribuable anglais est obligé de porter tous les ans. Cependant lorsque le Gouvernement a décidé de venir en aide à la marine anglaise il a mis cette condition absolument absurde et injustifiable à son don.

Si mes arguments valent quelque chose ils veulent dire que dans les circonstances présentes comme dans les circonstances à venir, autant qu'on peut les prévoir, croyant que les craintes présentes d'une guerre internationale dans laquelle la Grande-Bretagne serait engagée seront, je l'espère, sans fondement.

La meilleure politique navale à adopter est celle d'une marine canadienne qui coûtera le moins d'argent possible. J'espère que dans notre jeune pays, qui a tant de travaux à faire chez lui, on ne se laissera pas entraîner à dépenser inutilement des millions de dollars que nous pourrions employer avec beaucoup plus d'avantage pour d'autres fins.

M. PROULX (texte): Monsieur le président, en prenant la parole, j'ai bien l'intention de m'en tenir à la question qui est maintenant devant le comité, car je vois que mes amis de la droite n'aiment pas que l'on discute la question sous toutes ses faces, cherchant sans cesse à nous restreindre à l'article 2 et aux amendements. L'article 2 demande de voter 35 millions qui seront mis à la disposition de l'amirauté anglaise, pour la construction de trois cuirassés. L'amendement du chef de l'opposition demande que cet argent soit dépensé pour la construction au Canada d'une marine canadienne.

Lorsque j'ai parlé sur cette question, j'ai attiré l'attention sur les variations de la politique du Gouvernement. En 1909, les deux partis étaient unanimes et ils sont restés tels pendant plus d'un an. S'il y a eu changement, comme je l'ai démontré, ça été du côté de la droite.

L'amendement du chef de l'opposition est basé sur la résolution du 29 mars 1909, qui fut plus tard consacrée par la loi 1910, qu'il fit voter, organisant un service naval canadien.

Les variations des députés de la droite ont été nombreuses, et le député de Dorchester (M. Sévigny) a même dit qu'il n'avait jamais été nationaliste, que son chef était le premier ministre, qu'il s'était présenté et avait été élu comme conservateur dans Dorchester. J'aimerais à lui poser quelques questions. Est-il encore un disciple nationaliste? ou bien, renie-t-il le député de Jacques-Cartier et M. Bourassa? Le député de Dorchester, si j'en crois ce que l'on a dit, a été un fervent disciple du nationalisme. Il a pris une part active à la campagne de Drummond-et-Arthabaska en 1910, où il aurait dénoncé avec violence la politique libérale et la politique conservatrice.

M. MACLEAN.

M. SEVIGNY: Le député de Prescott peut-il citer une seule parole violente que j'aurais prononcé dans l'élection de Drummond-et-Arthabaska?

M. PROULX: Je n'ai pas dit que le député de Dorchester avait prononcé des paroles violentes.

M. SEVIGNY: Je demande un rappel au règlement. Le député de Prescott m'accuse d'avoir prononcé des paroles violentes dans Drummond, et quand je lui demande de citer une seule de ces paroles, il avoue ne pas pouvoir le faire; je crois qu'il devrait retirer ce qu'il a dit.

M. le PRESIDENT: J'espère que le député de Prescott évitera de faire des allusions blessantes.

M. PROULX: J'ai dit que le député de Dorchester avait dénoncé avec force la politique du Gouvernement et de l'opposition dans cette élection.

M. SEVIGNY: Prouvez-le.

M. PROULX: Si l'honorable député le désire, je puis lui citer les paroles qu'il a prononcées à l'assemblée de Saint-Anselme.

M. PELLETIER: Ce n'est plus Drummond-et-Arthabaska.

M. PROULX: A Saint-Anselme, le député de Dorchester se proclamait un disciple du député de Jacques-Cartier et de M. Bourassa. Voici ses paroles:

M. Sévigny demande au peuple de renvoyer toute la députation moutonne de la province de Québec pour élire des hommes qui sauront remplir leur devoir à l'instar des Monk et des Bourassa et le Gouvernement rappellera bien cette loi navale, qui est destinée à ruiner notre pays.

(M. Sévigny, assemblée de Saint-Anselme, le 16 octobre 1910.)

M. SEVIGNY: Dans quel journal lisez-vous cela?

M. PROULX: Dans le "Canada".

M. SEVIGNY: Je nie avoir dit cela. J'ai pu avoir dit, en réponse à nos adversaires dans la province de Québec, qui nous demandaient: Allez-vous voter pour Borden qui veut une grosse marine et en plus donner 25 millions par année à l'Angleterre; j'ai dit que je serais contre M. Borden s'il préconisait une telle politique. Mais, comme ce n'est pas là sa politique, voilà pourquoi je l'appuie aujourd'hui.

M. PROULX: Si cela vous satisfait, vous êtes facile à satisfaire.

M. le PRESIDENT: Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais je désire l'avertir que je serai forcé de le rappeler à l'ordre, s'il continue dans cette voie-là.

M. PROULX: Je reprends ma discussion et je dis que les trois cuirassés coûteront

plus que les 35 millions demandés par le Gouvernement.

M. SEVIGNY: L'honorable député prétend-il que les deux flottes proposées par son chef ne coûteront pas plus que ces 35 millions?

M. PROULX: Le député de Dorchester voudra-t-il répondre à une autre question? Est-il certain que les trois cuirassés ne coûteront que 35 millions?

M. SEVIGNY: Oui, le prix estimé par l'amirauté est de $11,500,000 chacun.

M. PROULX: Lorsqu'on a dit qu'ils pourraient coûter plus de 35 millions, le ministre de la Marine n'a pas voulu le nier. On dit qu'il y a une grand différence entre le coût de la construction en Angleterre et au Canada, je ne crois pas que cette différence soit aussi grande qu'on le dit; si j'en juge par le coût en Australie,il ne peut pas y avoir autant de différence que cela entre le Canada et l'Australie. Si on exagère ainsi le coût de la construction de ces vaisseaux au Canada, ne serait-ce pas, par hasard, un peu sous l'inspiration des constructeurs de navires ou de ces influences dont parle le député de Jacques-Cartier dans son entrevue? Je viens de faire allusion à l'entrevue donnée aux journaux par l'ancien ministre des Travaux publics. Dans cette entrevue, M. Monk déclare que l'on doit respecter ses engagements dans la vie publique comme dans la vie privée. Je voudrais bien savoir ce que les nationalistes pensent de leur ancien chef, ce que pense l'honorable député de Dorchester, par exemple, qui, pendant la dernière campagne électorale peignait avec des gestes si tragiques les malheurs de la politique navale de l'ancien gouvernement. On m'a même rapporté qu'un jour il avait fait monter à côté de lui un beau petit garçon à la chevelure blonde et que, s'adressant aux mères, il leur avait dit: Voyez ce bel enfant, eh bien! plus tard il faudra, grâce à la marine de M. Laurier, qu'il aille mourir pour l'Angleterre.

M. SEVIGNY: Je nie cela catégoriquement. Du reste, que l'honorable député sache que dans la province de Québec on ne fait pas de ces bouffonneries-là.

M. PROULX: Je ne puis affirmer la chose, je dis ce que l'on m'a raconté. J'ai lu tout à l'heure les paroles qu'il a prononcées à Saint-Anselme; je citerai maintenant les paroles du député de Chambly. Les voici:

Ne serait-il pas mieux d'employer notre argent à ouvrir des voies nouvelles à la colonisation en construisant des chemins de fer, en creusant le canal de la baie Georgienne, en outillant nos ports de Montréal, Sorel, Québec, Saint-Jean et autres. Avant de décider ce grave problème, le Gouvernement doit soumettre la question au peuple. A ces mêmes électeurs qui l'ont élu en 1908, M. Laurier doit demander: Voulez-vous une marine de guerre, oui ou non?—(M. Rainville, assemblée de Longueuil, 20 février 1910.)

Le chef de l'opposition à Ottawa, est la mascotte de sir Wilfrid. Chaque fois que Laurier a voulu faire un mauvais coup, il a trouvé Borden prêt à l'assister.—(M. Rainville, assemblée de Chambly, 28 août 1910.)

C'est une loi nouvelle que celle de la marine. La question est venue en Chambre. M. Laurier voulait une marine. M. Borden, avec qui nous ne marchons pas, voulait donner des vaisseaux à l'Angleterre.

Un autre homme, un citoyen éminent de la province de Québec, s'est levé à son tour, et a dit: "Nous ne ferons rien sans consulter le peuple". C'était la seule position logique.

M. RAINVILLE: Quel journal lisez-vous?

M. PROULX: Le "Canada".

M RAINVILLE: Oh !

M. PROULX: Le "Canada" est aussi digne de foi que n'importe quel autre journal.

Ces messieurs qui voulaient consulter le peuple ont trouvé moyen de voter contre les amendements des députés de Maisonneuve, d'Assiniboine et de Joliette et ils ont abandonné leur chef, l'honorable député de Jacques-Cartier et M. Henri Bourassa, qui eux, n'ont pas changé.

M. SEVIGNY: Je soulève une question de règlement. L'honorable député n'a pas le droit de faire ici allusion à la conduite passée de ses collègues en discutant la loi qui est devant le comité.

M. le PRESIDENT: En effet, je crois que l'honorable député n'a pas à s'occuper des opinions présentes ou passées des députés pour étudier ce projet de loi. Je le prierai donc de revenir à la question.

M. PROULX: Je crois être dans la question.

On nous a accusés d'avoir voté pour cette contribution de 35 millions. Il est vrai que nous avons voté pour la dépense de 35 millions, mais pour faire face aux frais d'organisation d'un service naval canadien.

J'ai parlé de l'entrevue de l'honorable député de Jacques-Cartier, voici l'analyse que j'en trouve dans un journal et que je vais lire au comité.

L'honorable F. D. Monk, ex-ministre des Travaux publics dans le cabinet Borden, que son mauvais état de santé avait retenu chez lui depuis plusieurs mois, est presque entièrement rétabli et il peut maintenant sortir.

Il vient de faire d'intéressantes déclarations au sujet de la question navale; il a dit qu'elle prenait trop le temps du Parlement et qu'il a aussi d'autres questions importantes à résoudre. Il croit que la politique de sir Wilfrid Laurier entraînerait des dépenses plus grandes que celles de M. Borden, mais il prévoit, d'autre part, que si notre contribution de

$35,000,000 incite l'Allemagne à augmenter ses armements, on s'attendra, en Angleterre, à ce que nous renouvelions notre contribution d'année en année.

L'ex-ministre a déclaré que si nous nous chargions d'une partie du fardeau de la défense de l'empire au moyen d'une contribution, nous devrions avoir droit de parler dans les conseils de l'empire. Il croit que nous outrepassons les droits que la constitution canadienne donne au parlement fédéral, en votant une contribution pour la défense de l'empire, attendu que l'acte de l'Amérique britannique du Nord n'autorise le Parlement canadien à faire des dépenses que pour la défense du Canada et non pour l'augmentation de la flotte anglaise.

Cependant, M. Monk ne croit pas que l'argument constitutionnel vaille contre l'octroi des $35,000,000, pourvu qu'on soumette la question au peuple. Il déclare qu'il a encore la même opinion là-dessus et qu'il n'est en faveur du projet qu'autant qu'il aura été ratifié par le peuple. Il ne croit pas qu'un homme public puisse agir autrement dans la vie publique que dans la vie privée et il ne comprend pas comment on peut protester contre une politique, et ensuite, une fois élu, l'adopter. Il ne sera donc en faveur d'une contribution que quand elle aura été approuvée par le peuple, pusqu'il a déclaré, avant les élections, que la politique navale devrait être soumise au peuple.

Mais, même quand la politique de contribution aura été approuvée par le peuple, si elle lui est soumise et s'il l'approuve, M. Monk croit que tout ne sera pas fini. Il croit que les citoyens britanniques imbus des idées constitutionnelles n'accepteront cette politique que si nous avons droit d'être entendus dans les conseils de l'empire. Le premier ministre de l'Angleterre a déclaré que nous ne pouvions partager la direction des affaires anglaises, mais M. Monk croit, en dépit de cette déclaration catégorique, que nous devons partager la direction de ces affaires, si nous payons une partie du coût du maintien de la puissance de la flotte anglaise.

Il est encore d'opinion que la question de la marine pourrait être soumise au peuple par voie de référendum.

Parlant de l'opinion publique au sujet de la marine, l'honorable M. Monk a déclaré qu'il était convaincu que l'opposition à la politique de M. Borden n'était pas confinée à la province de Québec, mais que les citoyens d'Ontario, tout en reconnaissant que nous devons faire quelque chose pour la mère patrie, ne sont pas du tout d'accord au sujet des moyens d'action.

L'honorable M. Monk a conclu en protestant contre l'ingérence dans la politique de certains groupes puissants et infiniment riches, qui ont des journaux à leur disposition et qui se mêlent d'exercer des pressions sur les représentants du peuple, sans être eux-mêmes responsables au peuple. Des influences de cette sorte se sont exercées aux Etats-Unis et le peuple américain s'en est fatigué. M. Monk croit qu'il serait temps que ces influences occultes cessent ici. Il déclare savoir qu'un groupe puissant, dont quelques membres sont mus par l'intérêt, a fait depuis quelques années une formidable campagne de presse, dans toutes les colonies britanniques pour les amener à adopter une

politique de contributions, et il dit que les membres de ce groupe n'hésitent pas à fouler aux pieds ceux qui leur font obstacle.

On parle d'urgence et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur approuve cette contribution après avoir vigoureusement dénoncé les deux politiques libérale et conservatrice dans le comté de Drummond.

Dans l'entrevue qu'il a donné à la "Patrie" il cherche à se justifier en disant qu'il y a urgence et qu'en 1909 il a approuvé la résolution du 29 mars pour la même raison. Ce n'était pas du tout l'urgence qui a fait agir l'honorable chef de l'opposition en 1909. Il ne croyait pas à l'urgence et sa politique navale s'était dessinée plusieurs années auparavant, même à la conférence de 1902, où il définissait les grandes lignes de la politique qu'il devait développer plus tard, lorsque le Canada aurait des revenus suffisants pour créer et maintenir un service naval. Il suffit de lire ses paroles prononcées à cette conférence pour s'en convaincre. Du reste, cette question d'urgence personne ne la prend au sérieux aujourd'hui, et il suffit de se renseigner sur ce qui se passe pour être rassuré sur ce point.

Les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne,—puisqu'il faut parler du péril allemand—sont bien meilleures aujourd'hui qu'elles ne l'étaient autrefois. L'empereur Guillaume lui-même a prononcé des paroles rassurantes en disant qu'une guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne serait un désastre mondial qu'il faut éviter, et le chef de l'amirauté allemande a déclaré lui-même que le gouvernement acceptait la proportion de 10 à 16 de vaisseaux de guerre entre la flotte anglaise et la flotte allemande.

Si ces relations amicales allaient devenir moins bonnes et si l'Allemagne allait prendre ombrage de l'augmentation de la flotte anglaise par les trois cuirassés que le Gouvernement veut lui donner, et si elle allait augmenter sa flotte encore plus en proportion, au lieu de faire du bien à l'Angleterre, nous lui aurions fait du mal.

L'honorable ministre de la Justice, discutant cette question, n'a pas hésité à dire, dans un discours que je pourrais citer, que nous n'avions pas d'obligations envers l'empire tant que nous ne serions pas représentés dans un parlement ou un conseil ayant le droit de contrôler la politique étrangère de l'Angleterre.

Le chef nationaliste, M. Bourassa, n'a pas changé d'opinion, et lui aussi est d'avis que le Canada ne doit rien faire avant que nos relations avec l'empire soient mieux définies qu'elles ne le sont maintenant. L'honorable premier ministre lui-même n'a-t-il pas déclaré en Angleterre qu'il entendait que le Canada ne devait pas être "a mere adjunct" de l'Angleterre. Voici ce que je trouve dans le "Free Press" d'Ottawa, à propos des opinions de M. Bourassa, et qui prouve que lui, du moins, n'a pas varié comme les ho-

norables ministres qui l'approuvaient dans le temps et qui l'ont abandonné depuis.

Voici les paroles de M. Bourassa:

Le Canada et les autres colonies autonomes n'ont aucune part dans le contrôle et la direction du gouvernement de l'empire.

Par l'intermédiaire de son parlement et de son gouvernement, le peuple du Royaume-Uni est le seul maître absolu de l'empire, de sa politique extérieure, de ses relations avec l'étranger, de son armée et de sa marine. Il devrait par conséquent supporter le coût entier et tout le fardeau de sa défense.

A la deuxième conférence de La Haye, les représentants britanniques ont, à notre détriment, et sans même nous consulter, refusé de consentir à l'immunité du commerce maritime en temps de guerre, ce qui aurait en tout temps assuré notre commerce. Confiant dans la suprématie de la marine britannique sur les flottes étrangères, le gouvernement britannique a persisté à protéger le droit de piraterie. Pourquoi le Canada viendrait-il maintenant à la rescousse, puisque les autorités britanniques maintiennent une attitude si préjudiciable à nos intérêts et basée sur la supposition de l'hégémonie de la marine britannique?

La nation britannique ne maintient pas sa marine en vue de notre protection, mais de son propre intérêt. Elle lui est nécessaire pour assurer la liberté des mers dans le but d'alimenter son peuple et ses industries.

A la conférence impériale de 1911, le premier ministre d'Angleterre, M. Asquith, a déclaré d'une manière positive que ces "pouvoirs ne peuvent être partagés" par les colonies. Dans une dépêche déposée devant le parlement, le 17 janvier dernier, le secrétaire des colonies, M. Harcourt, a positivement déclaré que le comité de la défense impériale—"par l'entremise duquel nous sommes censés posséder à l'avenir notre droit de représentation—" est un corps purement consultatif, et qu'il n'est pas et qu'il ne peut dans aucune circonstance devenir un corps délibérant, ce qui est et doit rester la seule prérogative du cabinet (britannique)."

Aussi longtemps que le gouvernement britannique ne se départira pas de sa fière attitude, il est au-dessous de notre dignité de peuple qui se respecte, et contraire à la lettre comme à l'esprit de notre Constitution, de consacrer un sou aux armements de l'empire sous la forme proposée par les deux partis politiques à Ottawa.

Organisons la défense de notre territoire, assurons la défense de nos côtes et de nos ports; auparavant, achevons les travaux de paix si instamment réclamés par la classe agricole, par le commerce et par l'industrie du Canada. Ce serait une contribution plus avantageuse et plus effective à l'empire que la construction de dreadnoughts. Deux entreprises d'importance nationale et d'un besoin impérieux exigeront tous nos efforts, toute notre habileté et tout notre patriotisme pour des générations à venir, et entraîneront pendant des années une plus forte dépense publique, plus de taxe pour le peuple du Canada que l'on paie en Angleterre pour la marine, pour l'armée et pour tout le service diplomatique de l'empire.

En ce qui concerne l'avenir, il serait préférable, tant pour le Canada que pour l'empire, si de sages conseils prévalaient et si l'on ne dérangeait par la base présente du lien impérial. Mais si un changement est cherché ou amené, l'issue la plus désirable est l'indépendance, avec ou sans le lien d'une couronne commune, établie sur une solide base de relations amicales avec la Grande-Bretagne et la France. Ce sera à la majorité des Canadiens de décider.

S'ils choisissent une forme plus étroite d'association avec la Grande-Bretagne et les autres colonies autonomes, ce devrait alors être une association réelle, sur un pied d'égalité, et comprenant le gouvernement des Indes et les colonies de la Couronne, les affaires étrangères aussi bien que la défense impériale.

"Il n'a pas encore été trouvé de solution pratique à ce vaste problème. Si on l'essayait, l'association ne résisterait pas à l'âpreté des rivalités qui surgiraient dans les affaires commerciales et autres, par suite de la grande différence des besoins et de l'immense diversité des intérêts, et même dans les aspirations sociales et politiques qui ont divisé les parties disséminées de l'empire.

Mais à défaut du développement graduel de l'autonomie locale, et l'indépendance étant prochaine ou éloignée, l'association impériale sans restriction avec toutes ses ambuches et tous ses dangers, mais avec son principe inspirateur d'égalité nationale, serait préférable à l'alternative déshonorante, abjecte et inspirée par le jingoïsme, offerte au peuple canadien par les deux partis politiques actuels. Car, sous des formes différentes les deux propositions signifient que nous acceptons de contribuer à l'appui physique d'une politique, dans le contrôle de laquelle les autorités britannique nous refusent la moindre part".

On a accusé le chef de l'opposition d'être déloyal. On peut dire, à sa gloire, que depuis 1897 sa politique n'a pas varié, toujours il a tenu la même conduite. Il a toujours dit que le Canada devait venir au secours de l'Angleterre en cas de besoin, et il l'a prouvé en 1899, lors de la guerre du Sud-Africain. Son attitude a toujours été la même aux différentes conférences impériales comme en font foi les rapports de ces conférences. L'honorable chef de l'opposition s'est toujours fait le défenseur de l'autonomie du Canada, et lorsque sir Joseph Ward proposait à la conférence de 1911 la création d'un conseil impérial, dans lequel les colonies seraient représentées, sir Wilfrid Laurier se prononçait contre cette proposition qui fut ensuite rejetée.

En terminant, je dois dire que j'appuierai de mon vote l'amendement et le sous-amendement qui demandent que ces millions soient dépensés au Canada pour l'organisation d'un service naval canadien.

J'ai confiance dans le peuple, et je ne crains pas d'aller devant lui. Autrefois, nos amis de la droite voulaient soumettre cette question au peuple. Si le Gouvernement acceptait les invitations qui lui sont faites, je crois que la question serait facilement résolue et que la majorité des électeurs appuierait la politique du chef de l'opposition qui, depuis 1909, n'a jamais cessé de demander que cet argent fût dépensé au Ca-

nada pour la construction d'une marine devant protéger nos côtes et, au besoin, participer à la défense de l'empire.

M. LOGGIE: Monsieur le président, en m'adressant au comité de cette Chambre sur cet important projet de loi, je désire d'abord mentionner les paroles du premier ministre consignées à la page 4384 (v. a.) des "Débats":

Je ne parle pas seulement d'après l'absolue sincérité de mes propres convictions, mais d'après les opinions bien arrêtées de personnes qui étaient infiniment mieux renseignées à ce sujet que je ne puis prétendre l'être, lorsque j'affirme ne pas croire que l'on puisse maintenir et assurer la sécurité de cet empire sans en combiner les forces navales sous un seul contrôle, du moins en temps de guerre.

Les derniers mots: "du moins en temps de guerre" ramènent virtuellement cette déclaration à la politique actuelle du parti libéral, lorsque le Gouvernement déclare qu'il désire une marine canadienne en étroite coopération avec l'amirauté britannique. A la fin de la discussion générale du projet de loi, le très honorable premier ministre n'a pas abordé la question de l'urgence. L'argument qu'il a apporté à l'appui du projet de loi était que nous ne pouvions avoir cinq politiques étrangères et cinq marines. Cela signifie que nous allons donner une contribution de $35,000,000 pour la construction de navires et que nous allons continuer cette contribution. Ne pouvons-nous nous montrer un peu pessimistes au sujet de l'avenir de cette jeune et grande nation, si cette politique est adoptée? Ne mettrait-elle pas en danger l'unité impériale?

Le très honorable premier ministre a exposé que le coût de la construction d'une marine canadienne serait de $68,500,000; que le coût et l'entretien durant dix années serait de $64,000,000, et que le coût d'une organisation navale pour une période de dix à quinze ans serait de $17,000,000, soit un gros total de $150,000,000. On peut discuter le premier item de $68,000,000. Lorsque les détails ont été fournis à la Chambre, nous avons constaté qu'ils étaient inexacts sous certains rapports. Permettez-moi de soumettre à la Chambre ce que je crois être le coût des deux projets. Je présenterai d'abord le coût des deux unités navales. Le coût primitif de douze bâtiments construits au Canada et d'un dreadnought construit en Angleterre, devant former une unité complète, serait: trois croiseurs, à $1,950,000 chacun, soit un total de $5,850,000; six contre-torpilleurs, à $580,000 chacun, soit un total de $3,480,000. Ce sont les prix de Cammell, Laird and Company, qui se sont engagés à construire ces navires à Saint-Jean.

D'après les soumissions, il n'avait pas été pris de mesures pour la construction de sous-marins à Saint-Jean ou ailleurs. Mais le coût calculé en 1909 pour la division navale australienne était en chiffres ronds $275,000 pour un sous-marin. J'ajoute dix pour cent, ce qui porte le coût des sous-marins à $302,500, ou, pour trois, à $907,500. Ces trois item réunis se chiffrent par $10,237,500. Puis, dans le but de compléter l'escadre, ajoute un dreadnought construit en Angleterre, et j'en porte le coût aux chiffres mêmes fournis l'autre soir par le ministre de la Marine et des Pêcheries—à $12,906,000. En ajoutant cette somme au coût des douze navires de moindre importance, nous avons un total de $23,243,500, soit, pour les deux escadres, de $46,287,000. Ces chiffres vont à l'encontre des $68,500,000 calculés par le premier ministre. La seule différence consiste en ce que ce dernier base ses calculs sur le coût de la construction des dreadnoughts au Canada, tandis que je favorise fortement la construction des dreadnoughts en Angleterre pour le moment.

Quel sera maintenant le coût des trois navires aux termes du présent projet de loi? Le ministre de la Marine et des Pêcheries en calcule le coût à $12,906,000 chacun, soit $38,718,000 pour les trois. Ces chiffres accusent une différence—peu importante—de $7,569,000. En outre, dans l'exécution de ce projet, vous dépensez $20,000,000 au Canada, dont 75 p. 100 serait en main-d'œuvre, de sorte que vous recouvreriez une grande partie du coût supplémentaire.

Le coût annuel des trois vaisseaux, y compris l'intérêt et le fonds d'amortissement, serait, en chiffres ronds, de $1,500,000. Et qui paierait le restant?—car quelqu'un devrait la payer. Il le serait par le contribuable britannique. Mais quelqu'un croit-il que le coût s'arrêtera ici? Il faut conclure de l'argument du premier ministre que, si le Canada n'établit pas sa propre flotte, il devra donner d'autres contributions en navires ou en argent à la mère patrie.

M. EDWARDS: L'honorable député a-t-il lu le discours du premier ministre? Car il contient la phrase suivante:

En présentant notre projet, il ne faut pas oublier que nous ne nous engageons pas à commencer un système de contributions régulières et périodiques.

M. LOGGIE: J'ai seulement mentionné les conclusions qui découlent nécessairement de la déclaration du premier ministre. Je ne puis m'empêcher de dire un mot ou deux au sujet de la situation, telle qu'elle me paraît avoir été le 15 mai dernier dans le Royaume-Uni. Au banquet des constructeurs de navires, M. Churchill a déclaré que les travaux de la dernière période décennale, en ce qui concerne les armements et la construction maritimes, ont concentré les opérations sur un théâtre décisif. Le premier lord de l'amirauté a

déclaré: Il nous a fallu retirer des dominions d'outremer beaucoup de nos navires pour les concentrer dans la mer du Nord. Nous nous sommes absolument mis à l'abri du danger, et notre supériorité dans la mer du Nord est indiscutable, non seulement pour le présent, mais pour l'avenir. Il a ajouté qu'il espérait voir au cours de la prochaine période décennale les dominions d'outre-mer établir leurs propres flottes dans le but de protéger leurs côtes et les routes de commerce suivies pour transporter des céréales dans la mère patrie.

Au même banquet, M. Churcill nous a invités à construire des escadres en vue de coopérer avec les escadres en Australie et dans la Nouvelle-Zélande et avec la division de l'Indo-Chine sur la côte du Pacifique.

M. FOSTER (King): M. Churchill a-t-il déclaré que c'était la meilleure manière d'aider à l'empire d'une manière immédiate et effective.

M. LOGGIE: Il a déclaré que la prochaine période décennale verrait les dominions d'outremer construire leurs propres marines et que ces marines, conjointement avec la marine royale, répartiraient le service entre le Royaume-Uni et les dominions, de sorte que nous aurions une protection complète et la suprématie maritime. Le très honorable premier ministre a demandé à mon très honorable ami, le leader de l'opposition, quelle serait la valeur de l'escadre, si elle rencontrait la flotte ennemie sur la haute mer. Je ne sache pas que l'on puisse faire de meilleure réponse à cette question que de renvoyer la Chambre à la déclaration de l'amirauté, formulée à la conférence de 1909. Cette déclaration portait que ces escadres seraient utilisées dans leurs parties constitutives en temps de guerre.

Une escadre pourrait non seulement défendre nos côtes et nos routes de commerce, mais elle serait en état de rencontrer un ennemi non seulement dans nos propres eaux, mais de faire face à une escadre ennemie. C'est la conclusion de la conférence de 1909. N'est-ce pas une réponse valable à opposer à la question: Quelle serait l'utilité d'une escadre sur l'Atlantique ou sur le Pacifique? Les honorables députés savent que l'amirauté a réservé certaines grandes étendues d'eau dans chaque océan, et si nous exerçons la surveillance de ces eaux et de nos routes commerciales, de nos lignes côtières et de nos ports, où notre fret est accumulé et d'où il est transporté dans la mère patrie, nous nous acquittons assurément, en tout cas, de notre devoir dans la défense de ce grand empire.

Qui saura que nous prêtons trois dreadnoughts à la Grande-Bretagne? L'Allemagne le saura et, pour rivaliser, elle construira et équipera d'autres navires. Il est donc plutôt dangereux pour nous de donner ces navires pour que la mère patrie les équipe et les entretienne au coût annuel de $3,300,000 pour le contribuable britannique, et, en faisant ce don, nous n'aidons pas à la Grande-Bretagne. En effet, si l'Allemagne construit deux autres vaisseaux, la proportion ne sera pas plus forte que si nous n'en avions pas envoyé. Où cela nous mène-t-il? Où est le bout du chemin? Nous avons inauguré une contribution de $35,000,000 pour une politique d'une marine impériale. Mais cette politique signifie plus que cela. Elle signifie que, dans le budget supplémentaire et dans le budget de l'année prochaine, il faudra verser d'autres sommes pour payer le coût de ces navires.

Vendredi, 7 mars, 1913.

(Suite du débat.)

M. ETHIER (texte): En me levant pour prendre part à ce débat, je n'ai pas la prétention de croire que je pourrai convaincre les honorables députés de la droite que la politique qu'ils appuient actuellement est une politique d'expédient, contraire à l'autonomie du Canada et la constitution de 1867; je désire seulement traduire, une fois de plus, devant ce Parlement et devant le tribunal de l'opinion publique canadienne, ceux qui foulent au pieds la parole donnée, et renient les principes qu'eux, conservateurs et nationalistes, ont prônés, les premiers, depuis sir John Macdonald et ses successeurs; les autres, depuis 1910, et spécialement lors de la dernière campagne électorale de 1911, jusqu'au 21 septembre de la même année.

Je le dois à mes concitoyens, et en particulier, aux électeurs des Deux-Montagnes, qui m'ont honoré de leur confiance depuis 1896.

Le bill en discussion, comportant l'article 2 en délibération, a été conçu dans le cerveau inquiet et apeuré d'un gouvernement né, il y a à peine quelques mois, et déjà moribond, et ce, à la suite du mémorandum, sollicité de l'amirauté anglaise, par ce même gouvernement qui, en le recevant n'y a trouvé qu'un mot, qu'un prétexte pour le sortir, croit-il, de l'impasse où il se trouve. "Urgence" et Péril allemand". Saignons-nous de $35,000,000, sinon la suprématie du Royaume-Uni sur les mers est menacée." Voilà leur cri, leur motto. Il suffit de lire attentivement ce mémoire pour en arriver à la conclusion qu'il n'y a ni urgence, ni danger pour l'Angleterre, et que la clause 2 n'a pas sa raison d'être.

Ce document, en effet, dès la première ligne, établit que c'est à la demande du premier ministre du Canada que le gouvernement de Sa Majesté le lui soumet, ne donnant qu'un exposé des faits et laissant au Parlement canadien le soin d'en tirer ses propres conclusions. En voici le texte:

Le secrétaire d'Etat des colonies à Son Altesse Royale le Gouverneur général.

Downing-Street, 25 octobre 1912.

Monsieur l'Orateur,—1. J'ai l'honneur de transmettre à Votre Altesse Royale la copie

ci-jointe d'un mémoire se rapportant aux besoins de la défense navale de l'empire.

2. Ce document a été préparé par l'amirauté d'après les instructions du gouvernement de Sa Majesté en réponse à la demande de M. Borden, et pour être présenté au Parlement du Canada lorsque les ministres canadiens le jugeront nécessaire..

J'ai l'honneur d'être, etc.,
L. HARCOURT.

Note.

Etablie par l'amirauté sur la situation navale générale et communique au gouvernement par le gouvernement de Sa Majesté.

1. Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada si les ministres canadiens le jugent à propos.

Les lords commissaires de l'amirauté sont prêts à s'exécuter et à compléter sous une forme qui puisse être rendue publique, les conversations et communications confidentielles qui ont été échangées, ou ont eu lieu, entre l'amirauté et des ministres du Parlement du Dominion, au cours de leur récente visite au Royaume-Uni .

L'amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir la supériorité de la marine anglaise sur les hautes mers; mais elle juge nécessaire de se défendre du reproche de vouloir exercer, même de la manière la plus indirecte, une pression sur l'opinion publique au Canada, ou de chercher à influencer le Parlement canadien dans une question qui clairement ne regarde que le Canada.

L'amirauté, dès lors, se borne entièrement à exposer la situation telle qu'elle est: ce sera au Gouvernement et au Parlement canadiens à tirer leurs propres conclusions.

Les paragraphes 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 ne comportent qu'un historique de l'organisation de la flotte allemande, et un état comparatif des deux flottes, anglaise et allemande. Relisons-les, afin de constater la vérité de mon assertion:

2. Afin de se rendre compte si l'empire britannique est dans les conditions voulues pour maintenir cette supériorité maritime, qui est l'indispensable condition de sa sécurité, il y a lieu évidemment de faire de temps à autre le rapprochement de ces conditions avec celles que présentent les autres grandes puissances, et pareil rapprochement ne présuppose aucun mauvais dessein, aucune aigreur à l'égard de quelque autre puissance ou groupe de puissances. A ce point de vue les progrès de la flotte allemande depuis quinze ans forment le caractère le plus saillant de la situation navale à l'heure actuelle. Ces progrès ont été autorisés par cinq lois successives, savoir: les lois de la flotte de 1898, 1900, 1906, 1908 et 1912. Ces lois embrassent une période qui se termine en 1920.

Tandis que, en 1898, la flotte allemande comprenait:

9 cuirassés d'escadre (à l'exclusion des navires de la flotte côtière).
3 grands croiseurs,
28 petits croiseurs,
113 torpilleurs et
25,000 hommes

maintenus moyennant une dépense annuelle de 6 millions de livres, la flotte complète de 1920 comprendra:

41 cuirassés d'escadre.
20 croiseurs,
40 petits croiseurs,
144 torpilleurs,
72 sous-marins, et
101,500 hommes,

dont l'entretien annuel est estimé à 23 millions de livres. Ces chiffres, cependant, ne donnent pas pleinement l'idée des progrès réalisés, car la taille et le coût des navires ont toujours été en augmentant dans le cours de cette période; et l'Allemagne ne s'est pas contentée d'ajouter à leur nombre, elle a méthodiquement remplacé les navires anciens et de petite dimension qui formaient chacun une unité de la flotte primitive, par des vaisseaux modernes des plus puissants et des plus dispendieux. Au reste, les crédits inscrits au budget en exécution de la loi complétée ne représentent pas tout le surcroît de dépense strictement imputable sur la marine allemande, car force dépenses dont est grevé le budget de la marine en Angleterre sont soldées d'autre manière en Allemagne; et la marine allemande comprend une proportion tellement forte de nouveaux navires, que les frais d'entretien et de réparations y figurent pour une somme beaucoup moindre que dans les marines de guerre établies de date ancienne.

3. Le développement de l'effectif de la marine allemande n'a pas été provoqué par le développement de la marine anglaise elle-même. Le gouvernement allemand a déclaré à mainte reprise que sa politique navale n'avait pas été influencée par l'initiative du gouvernement anglais, et les chiffres qui suivent en témoignent éloquemment:

En 1905, la Grande-Bretagne construisit quatre grands cuirassés et l'Allemagne deux.

En 1906, la Grande-Bretagne abaissait ses constructions navales à trois cuirassés et l'Allemagne portait les siennes à trois.

En 1907, la Grande-Bretagne construisait trois cuirassés, et l'Allemagne en construisait trois.

En 1908, la Grande-Bretagne construisait deux cuirassés seulement, et l'Allemagne ajoutait à sa flotte quatre nouveaux cuirassés.

C'est seulement après que l'Angleterre eut échoué trois années de suite dans ses efforts pour enrayer ou modérer cette ardeur pour les armements maritimes, que l'amirauté, en 1909, résolut, à la suite d'une revue générale de la situation, de prier le parlement de prendre des mesures exceptionnelles en vue de mettre la sécurité de l'empire à l'abri de tous hasards. Cette année-là, la construction de huit cuirassés fut commencée en Angleterre, et deux autres furent fournis par le commonwealth d'Australie et le dominion de la Nouvelle-Zélande respectivement, soit un total de dix.

4. Au printemps de la présente année, la cinquième loi de marine de l'Allemagne fut voté par le Reichstag. Ce qu'il y a surtout de remarquable dans cette loi, ce n'est pas tant l'augmentation de l'effectif des grands cuirassés, tout important que ce soit, mais plu-

M. ETHIER.

tôt le parti plus grand qu'on est à même de tirer des navires de toute catégorie qui seront prêts à marcher de l'avant en toute saison de l'année.

Une troisième escadre de huit navires de guerre sera créée et maintenue en pleine activité comme partie de la flotte en service actif. Tandis que, sous l'empire de la loi antérieure, la flotte de service actif comprenait 17 navires de guerre, 4 croiseurs cuirassés de 1re classe et 12 petits croiseurs, elle se composera dans un avenir rapproché, de 25 navires de guerre, de 8 croiseurs cuirassés de 1re classe et de 18 petits croiseurs, et tandis que, au moment actuel, par suite du système de recrutement établi en Allemagne, la flotte allemande est moins complètement mobilisable en hiver qu'en été, elle sera par l'effet de cette loi, non seulement augmentée dans son effectif, mais rendue plus facilement utilisable. Quatre-vingt-dix-neuf contre-torpilleurs, au lieu de 66, seront maintenus en pleine activité, sur un total de 144; 72 nouveaux sous-marins seront construits aux termes de la nouvelle législation, et sur ce nombre on se propose apparemment d'en maintenir 54 avec plein équipage. A un point de vue général, l'effet de la loi sera d'assurer le maintien de près des quatre cinquièmes de toute la flotte allemande en plein armement, c'est-à-dire prête en tout temps à se mettre en marche au premier avis.

Un changement et un dévelopment si grands dans l'effectif de la flotte allemande présuppose, bien entendu, d'importantes additions à ses effectifs. En 1898, les officiers et marins de la marine allemande formaient un total de 25,000. Aujourd'hui ce total est déjà de 66,000. La nouvelle loi ajoute 15,000 officiers et marins et donnera en 1920 un total de 101,500. Aux termes de la loi, on devra construire trois nouveaux cuirassés d'escadre, un qu'on mettra sur le chantier l'année prochaine, un autre qui sera commencé en 1916, et deux petits croiseurs à l'égard desquels on n'a pas encore fixé de date. La date de la mise en chantier du troisième navire de guerre n'est pas encore fixée. On prévoit que ce sera après l'expiration des six années qu'on a en vue. On estime que le surcroît de dépense, en comparaison des estimations antérieures qu'occasionnera cette augmentation dans le nombre des hommes et dans la quantité du matériel s'élèvera pour les prochains six ans à 10,500,000 livres à répartir sur les budgets successifs.

Les faits indiqués ci-dessus ont été portés à la connaissance de la chambre des communes par le premier lord de l'amirauté, le 22 juillet 1912.

5. L'effet de la nouvelle loi de la marine allemande est de développer dans une remarquable mesure la force et la facilité de mobilisation de cette marine. Le nombre des cuirassés d'escadre et grands croiseurs cuirassés tenus constamment prêts et en plein armement est porté par la loi de 21, chiffre actuel, à 33, augmentation de 12, soit de 57 p. 100.

La nouvelle flotte comprendra au début à peu près 20 cuirassés d'escadre et grands croiseurs cuirassés d'ancien modèle, mais graduellement, au fur et à mesure de la construction de nouveaux navires, l'effectif réel de la flotte augmentera jusqu'à ne plus comprendre que des vaisseaux de construction récente.

L'effectif complet de la flotte allemande, indiqué dans la loi la plus récente, comprendra cinq escadres de guerre, plus un vaisseau-amiral, soit en tout 41 cuirassés d'escadre, chacune accompagnée par une escadre complète de croiseurs cuirassés de 1re classe, y compris des petits croiseurs et des auxiliaires de toute sorte, et aussi de nombreuses flottilles de contre-torpilleurs et sous-marins.

Ce plein développement ne sera réalisé que petit à petit, mais déjà en 1914, deux escadres, suivant les renseignements en la possession de l'amirauté, seront entièrement composées de ce qu'on désigne sous le nom de "dreadnoughts" et la troisième consistera en bons navires du type "Deutschland" et "Braunschweig", ainsi que de 5 croiseurs cuirassés du type "Dreadnought".

Cette grande flotte n'est pas dispersée sur tous les points du globe en vue de la protection du commerce ou de l'accomplissement des devoirs d'une métropole; au reste, sa composition et son caractère ne s'y prêtent pas. Elle est concentrée et retenue à proximité de l'Allemagne et des côtes d'Angleterre.

Il est opportun de signaler à l'attention l'explicite déclaration des raisons de tactique justifiant l'existence de la flotte allemande aux termes du préambule de la loi de marine de 1900, comme il suit:

En vue de protéger le commerce intérieur et extérieur de l'Allemagne dans les conditions actuelles, une seule chose suffit, celle-ci: l'Allemagne doit posséder une flotte de 1re ligne d'un effectif tel que même la puissance navale la plus redoutable ne puisse, sans mettre sa propre suprématie maritime en danger, engager la lutte avec elle. Dans ce but, il n'est pas d'absolue nécessité que la flotte allemande soit aussi forte que celle de la plus grande puissance navale, car, d'une manière générale, une grande puissance navale ne sera pas en mesure de concentrer toutes ses forces contre nous.

6. Il y a lieu maintenant de prévoir quelle sera la situation en 1915.

Eaux anglaises.

Au printemps de l'année 1915—

La Grande-Bretagne aura 25 cuirassés d'escadre du type "Dreadnought" et 2 du type "Lord-Nelson".

L'Allemagne aura 17 cuirassés d'escadre du type "Dreadnought".

La Grande-Bretagne aura 6 croiseurs de première classe.

L'Allemagne aura 6 croiseurs de 1re classe.

Cette marge maintenue en ce qui regarde les navires neufs est sage et modérée. Elle ne pêche pas par l'excès de prudence. Si elle est suffisante pour le moment, c'est que la Grande-Bretagne a une grande supériorité sous le rapport des cuirassés d'escadre, et surtout des croiseurs cuirassés de l'époque antérieure à l'apparition des dreadnoughts.

Sa supériorité de ce fait va constamment diminuer d'année en année, d'une manière absolue, au fur et à mesure que les navires actuels deviendront plus anciens, et d'une manière relative, à cause de la plus grande puissance des navires de construction récente. Ce changement s'opérera avec plus de rapidité si l'Allemagne augmente ou pousse ses constructions nouvelles. Au fur et à mesure que la chose se fera, l'empire britannique devra faire des efforts de plus en plus considérables.

Station de la Méditerrannée.

Quatre croiseurs de 1re classe et quatre croiseurs cuirassés seront nécessaires pour la défense des intérêts anglais dans la Méditerranée, dans le cours des années 1913 et 1914. Dans le cours de cette période, les marines de l'Autriche et de l'Italie vont graduellement augmenter leurs effectifs et en 1915 chacune possédera une flotte formidable de 4 et 6 cuirassés d'escadre du type "Dreadnought" respectivement, ainsi que de forts cuirassés d'escadre d'un type antérieur au "Dreadnought", et autres unités, telles que croiseurs, torpilleurs, etc. Il est donc évident qu'en 1915 notre escadre de quatre croiseurs de 1re classe et de quatre croiseurs cuirassés ne répondra plus au besoin et qu'il faudra remettre à l'étude de toute la question de sa composition.

Eaux extérieures.

Il est devenu nécessaire dans les derniers dix ans de concentrer la flotte pour la plus grande partie dans les eaux anglaises.

En 1902, 160 navires anglais stationnaient dans des mers lointaines, contre 76 aujourd'hui.

7. La suprématie en matière navale peut être de deux sortes, générale ou locale. La suprématie générale en matière navale est assurée lorsqu'on est en mesure de mettre en déroute et de chasser des mers la flotte ennemie ou une coalition de flottes ennemies la plus forte possible. La supériorité locale est assurée lorsqu'on est en mesure de dépêcher en temps opportun, ou de maintenir en permanence, en un point éloigné quelconque, des forces suffisantes pour vaincre l'ennemi ou le maintenir en respect jusqu'à ce qu'un résultat décisif ait été obtenu ailleurs. C'est la suprématie maritime générale de la Grande-Bretagne qui fournit la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes possessions de la couronne, c'est cette supériorité qui depuis des années tient en respect tous ceux qui seraient tentés de porter la main sur elles ou de leur manquer d'égards.

Ici, il y a lieu de tenir compte de la rapide expansion du commerce maritime du Canada, et de l'immense valeur des chargements de marchandises canadiennes constamment à flot dans des navires anglais ou canadiens. Si l'on en croit les chiffres fournis par notre département du Commerce à la conférence impériale en 1911, la valeur annuelle du commerce d'outre-mer du Dominion canadien s'élevait en 1909-1910 à non moins que 72 millions de livres; le tonnage des navires canadiens était de 718,000 tonneaux, et continue d'augmenter. Pour la protection de tout ce commerce, sur quelque point qu'il se porte des mers les plus lointaines, ainsi que pour le maintien de ses communications à la fois avec l'Europe et l'Asie, le Canada compte et a toujours compté sur la marine impériale, sans contribution ou dépense correspondante.

En outre, à l'heure actuelle, et dans un avenir prochain, la Grande-Bretagne est toujours en mesure, au moyen de dispositions spéciales et par la mobilisation d'une partie des réserves, de dépêcher, sans trop courir de risques chez elle, une redoutable flotte de navires de guerre et de croiseurs, pour se joindre à la marine royale australienne et aux escadres anglaises de Chine et du Pacifique pour la défense de la Colombie-Anglaise, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Et ces populations sont aussi protégées, leurs intérêts sont sauvegardés par la puissance et l'autorité de la Grande-Bretagne, tant que sa force navale demeure intacte.

Puis les deux derniers paragraphes 8 et 9 ainsi conçus:

8. Cette puissance tant absolue que relative deviendra moindre à mesure non seulement que s'accroîtra la flotte allemande, mais que d'autres et nombreux pays, simultanément, construiront de grands navires de guerre modernes.

Pendant que, cette année, la Grande-Bretagne possède 18 navires du type des "Dreadnought" contre 19 de ce même type possédés par les autres puissances européennes, et qu'elle en possèdera, en 1913, 24 contre 21, la proportion en 1914 sera de 31 à 33, et, en 1915, de 35 à 51.

L'existence de nombreuses marines comprenant toutes des vaisseaux de premier ordre, demande que l'on en tienne compte pour son effet sur la possibilité de combinaisons adverses qui se formeraient soudainement. Une supériorité plus grande sur les côtes anglaises redonnerait, entre autres choses, une plus grande liberté de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers et augmenterait directement la sécurité des colonies autonomes.

Tout ce qui augmente notre supériorité relative en fait de navires du dernier modèle diminue l'effort à soutenir et augmente notre sécurité en même temps que nos chances de n'être pas molestés.

9. Quelque décision que prenne le Canada dans la présente occurrence, la Grande-Bretagne ne manquera, dans aucune circonstance, à son devoir envers ses possessions d'outre-mer.

Elle a jusqu'à présent réussi à tenir tête, seule et sans aide, aux plus formidables coalitions, et, par une sage politique et d'énergiques efforts, elle est encore capable de veiller aux intérêts vitaux de l'empire et de le préserver.

L'amirauté est sûre que le gouvernement de Sa Majesté n'hésitera point à demander à la Chambre des communes les fonds que les circonstances de chaque année peuvent requérir. Mais l'aide que le Canada pourrait donner à l'heure actuelle ne doit pas se borner à de l'argent ou à des vaisseaux. Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale et à augmenter par là notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidarité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimée, des colonies autonomes, de prendre part au maintien de son intégrité.

Ceci démontre clairement que la Grande-Bretagne est prête à toute éventualité et en état de protéger seule les intérêts de l'empire, y compris ses dominions.

Le paragraphe 10 renchérit sur le premier et démontre encore plus les suppliques de l'honorable premier ministre, pour que l'amirauté lui demande quelque chose:

10. Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous

n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Mais, il y a plus que cela, pour démontrer le non fondé de l'allégation d'urgence; je veux parler de l'opinion des premiers hommes d'Etat du Royaume-Uni et de la presse anglaise dont je me permettrai de citer les paroles et les écrits sur le sujet.

Le premier lord de l'amirauté, M. Winston Churchill, dans son discours sur le budget de la marine le 18 mars 1912, disait entre autres choses ce qui suit:

Avant de discuter les nouveaux types de construction que nous devrions prendre pour guides d'ici à quelques années, il y a trois observations générales que je me hasarderai à faire. La première est qu'en temps de paix nous mesurons la construction relative de deux marines par la proportion pour cent et c'est peut-être là une manière aussi bonne que toute autre. Dans une guerre navale et surtout dans la guerre navale moderne, c'est un autre système de calcul qui prédomine. Les batailles ne sont décidées ni par la proportion ni par le pour-cent. Elles donnent des résultats définitifs et absolus et la force des marines en conflit devraient être mesurée non par comparaison comme en temps de paix, mais par soustraction. Nous devons nous attendre à ce que, dans un combat entre deux flottes également fortes et puissante, de terribles pertes seront réciproquement infligées et subies. De chaque côté de nombreux navires seront coulés ou sauteront. Beaucoup d'autres ne pourront être réparés qu'après plusieurs mois. D'autres encore ne serviront plus durant la guerre. De fait, plus nous nous astreignons à nous représenter le hideux tableau d'un combat naval moderne, plus nous sommes portés à croire que cela ressemblera au combat entre Mamilius et Herminius à la bataille du lac Regillus ou la lutte encore plus écœurante des chats de Kilkenny, c'est là une réflection très consolante pour la puissance navale la plus forte. Il sera toujours avantageux pour la puissance navale la plus forte de perde navire pour navire de chaque classe. Ce procédé d'annulation nous conduirait, bien que par un chemin terrible à une victoire certaine et à une condition de supériorité non pas relative mais absolue. De plus, par la destruction réciproque des navires les plus récents la valeur de navires plus anciens augmentera rapidement. Lorsque l'as est disparu le roi devient la meilleure carte, et ainsi de suite. Nous possédons aujourd'hui plus de "dreadnoughts" que n'importe lesquels de deux autres pays dans le monde entier et si tous les "dreadnoughts" de l'univers étaient coulés ce soir, notre supériorité navale serait plus grande qu'elle ne l'est au moment actuel. Nous ne pouvons imaginer le cours d'une guerre navale qui tendrait constamment à augmenter la valeur relative de combat des grandes ressources que nous possédons en fait des cuirassés d'ancien type jusqu'à ce que, par la suite des temps, des navires tout à fait démodés sortiraient de l'ombre pour jouer un rôle important. En conséquence, nous conservons avec soin ces navires comme réserve importante, et le personnel de la guerre est à parfaire des arrangements pour les mettre en activité le sixième, le neuvième et le douzième mois après le commencement de toute guerre possible. Il faut considérer tout cela en jugeant de la classe des nouvelles constructions qui conviennent à nos besoins.

La deuxième observation que je désire faire est celle-ci: Il est très facile de faire des augmentations rapides en fait de nouvelles constructions, pourvu que vous ne soyez pas chargés du fardeau des dépenses nécessaires à un grand établissement. Nos voisins allemands n'ont pas encore commencé à sentir le poids de l'entretien, d'une année à l'autre, d'un service naval gigantesque. Ces charges mûrissent lentement, mais sans le moindre arrêt. Les frais d'entretien, en dehors des nouvelles constructions, doivent augmenter inévitablement chaque année et, en conséquence, on pourrait constater, à mesure que le temps s'écoulera, la proportion rapide des nouvelles constructions que nous avons vues ailleurs, devra dans une certaine mesure être enrayée par le poids lourd de l'augmentation des charges d'entretien. A l'amirauté nous avons une expérience très longue et très large. Nous savons quelles sont les forces qui agissent sur les finances d'une grande marine, et nous ne sommes pas encore convaincu que tôt ou tard elles n'agiront pas ailleurs. Ma troisième observation est celle-ci: C'est une erreur et un gaspillage que de construire un seul navire avant qu'on n'en ait besoin. Jusqu'à l'instant où le contrat pour la construction d'un navire de guerre est définitivement signé, le navire est l'héritier de toute la progressive science navale du monde entier, mais, du jour où le plan a été définitivement fixé, il est susceptible de devenir suranné et sa valeur peut commencer à décroître. Avant sa naissance, près de trois années de sa courte vie se sont écoulées. Avant qu'il soit lancé, on a projeté les navires qui pourront le détruire. C'est rendre un mauvais service à la marine et à l'Etat que de construire un seul navire prématurément. Il nous faut semer chaque année pour la récolte dont nous aurons besoin deux ans plus tard—dans la mesure de nos besoins et pas plus. L'argument que je pourrais traduire par: "Plus on est de fous plus on rit", est contraire à l'efficacité et à l'économie. La seule règle sûre que l'amirauté britannique puisse suivre, c'est de maintenir le minimum compatible avec la sécurité complète.

Ayant passé en revue nos ressources navales existantes à la lumière des observations précédentes, nous ne sommes pas disposés à recommander pour le moment la proportion de deux quilles pour une en fait de nouvelles constructions, relativement à l'Allemagne. Le temps viendra peut-être où cela sera nécessaire, mais cela n'est pas nécessaire maintenant. Je vais cependant déclarer quelle est précisément la proportion que nous considérons comme appropriée à notre situation actuelle. Avant de le faire je voudrais affirmer bien clairement que, comme résultat des mesures prises par mon très honorable ami le secrétaire de l'Intérieur, il n'y a aucune cause d'alarme ou de souci. L'amirauté est prê-

te à garantir absolument la sécurité intégrale du pays et de l'empire, jour par jour d'ici à quelques années, et si la Chambre veut nous accorder ce que nous demandons pour l'avenir, cette perspective pourra être indéfiniment prolongée.

Le 15 mai 1912 au banquet des Shipwrights à Londres, lord Churchill disait, je cite le compte rendu du "Times de Londres :

Je voudrais parler d'un autre sujet. Les flottes britanniques sont maintenant virtuellement concentrées. La grande revue récente devant le roi n'est qu'une preuve de la qualité de concentration que l'amirauté a récemment mené à bonne fin—un programme de concentration navale qui a donné une véritable mesure de sécurité au centre et au cœur de l'empire britannique. Mais il y a un aspect de la concentration navale qui requiert l'attention des penseurs ici et ailleurs dans tout l'empire britannique. Le fait que non seulement notre flotte s'est concentrée sur la scène décisive des eaux européennes, mais qu'elle doit se tenir concentrée et quelque sorte attachée à cette scène, a créé depuis quelques années un nouveau désir, un nouveau besoin, une nouvelle occasion pour les grandes possessions autonomes de la Couronne. La suprématie navale consiste à être en possession de forces navales suffisantes pour vaincre à la guerre la plus forte flotte ou les flottes les plus fortes que toute coalition raisonnablement probable des puissances pourrait nous opposer. Nous devrions toujours être en mesure de faire cela. Mais une guerre peut durer longtemps avant qu'une décision soit obtenue ou gagnée, et c'est ce qui serait le plus probable. Si nous agissons, comme nous le ferons, avec discrétion, avec calme, avec sincérité, avec bonne volonté envers toutes les nations et sans la moindre rancune et le moindre préjugé envers qui que ce soit, il est beaucoup plus probable—je le dis avec une conviction sincère—que la guerre n'arrivera pas de notre temps, et aura peut-être disparu du monde, du moins pour des périodes que notre imagination la plus fertile nous permet de prévoir. En attendant, et d'ici à ce qu'il y ait eu décision sur les scènes critiques, il n'y a aucun doute que la mobilité générale de notre flotte est réduite. Elle ne peut se mouvoir sûrement et librement dans toutes les parties du monde comme elle le pouvait il y a quelques années. Naturellement, au moment actuel et d'ici à quelques années, non seulement nous pouvons maintenir une marge suffisante dans nos eaux indigènes aux endroits décisifs, mais nous pourrions, en faisant des arrangements spéciaux, en effectuant une mobilisation partielle, si le besoin s'en faisait sentir, équiper et expédier de fortes escadres à l'aide de n'importe laquelle de nos colonies ou de nos possessions d'outre-mer dont les intérêts vitaux seraient menacés ou attaqués.

Tel est le devoir que nous pouvons remplir et que nous serions fiers de remplir—un devoir pour l'accomplissement duquel nous ne devrions pas hésiter à courir des risques et à faire des sacrifices—la protection de nos grandes possessions autonomes. Et en parlant de ceci, j'entends non-seulement une suprématie générale, opérant simultanément et universellement dans toutes les parties du globe, mais par l'envoi, au besoin, d'escadres particulières à tout endroit ou dans toute partie de l'empire britannique, ou un danger spécial pourrait menacer nos concitoyens. Nous pouvons faire cela maintenant, l'année prochaine et durant les années qui suivront immédiatement.

Cependant, nous sommes ici, réunis ensemble, une compagnie d'experts en fait de construction de navires, accoutumés à nous occuper de faits véritables et importants. Il nous faut les regarder en face, les reconnaître, car chaque nouveau développement des marines continentales, chaque nouvelle escadre qui prend la mer à l'étranger, chaque nouvelle mesure dans l'incessante accumulation de force navale qui nous confronte restreignent davantage la mobilité de la marine britannique.

Et voici la grande occasion, la grande chance des possessions autonomes, ces jeunes nations fortes qui ont grandi dans toutes les partie de l'univers, à l'abri du drapeau britannique, et avec l'impulsion et la protection des institutions britanniques. Et elles ont déjà commencée à la saisir. Déjà, nous avons vu en Australie le développement d'une forte division navale moderne. La Nouvelle-Zélande a fourni un beau navire au service général de la marine britannique.

Et au Canada, les hommes de tous les partis et des deux races sont très émus au sujet du problème et de la part que le grand Dominion devrait prendre aux moyens par lesquels lui et toutes les autres parties de l'empire britannique sera défendu contre toute attaque. Et, si je comprends bien, nous recevrons bientôt des représentants du nouveau gouvernement canadien qui viendront ici pour consulter le gouvernement et l'amirauté sur la ligne de conduite qu'ils devront adopter à l'avenir. Si le principal développement des dix dernières années a été la concentration de la flotte anglaise sur des points décisifs, il me semble, et je crois qu'il vous semble aussi, assez probable que le principal développement naval des dix années prochaines sera la croissance des forces navales effectives dans les grandes possessions d'outre-mer. Alors, nous pourrons faire, ce qui sera, je crois, la véritable division du travail entre la métropole et ses colonies. Nous maintiendrons contre tout venant notre suprématie sur mer aux endroits décisifs, et ils garderont et surveilleront tout le reste de l'empire britannique.

Je n'entreprendrai certainement pas de prédire ou de décrire la forme exacte que prendront ces développements. Mais la marche de l'opinion semble procéder par des voies éminemment pratiques.

Je me hasarderai cependant à dire ceci: l'amirauté ne voit aucune raison pour qu'un arrangement ne soit pas conclu donnant aux Dominions toute la latitude possible en ce qui concerne la direction en temps de paix, des mouvements de toutes les forces navales qu'ils auront pu, avec notre aide, mettre en existence. Nous savons qu'en temps de guerre nos concitoyens d'outre-mer n'auront qu'un désir: ce sera de rencontrer l'ennemi partout où le besoin et le danger seront le plus sérieux. L'important est de combler la lacune, afin que, tandis que nous, des vieux pays, nous garderons la scène décisive, nos camarades et nos frères d'outre-mer promèneront le drapeau sur toutes les mers du monde.

M. ETHIER.

Tel est le principe que je suis venu exposer ici ce soir, et si les observations que je me suis permis de faire peuvent contribuer de quelque manière à assurer sa mise en vigueur, si elles peuvent contribuer de quelque manière à amener un pareil résultat alors je crois que nous constaterons que, pour l'empire britannique et la marine britannique, nous avons fait plus que répondre tout simplement à la santé que sir William White a proposée en termes si heureux.

Plus tard, le 22 juillet 1912, lors de son discours sur le budget supplémentaire de la marine, le premier lord de l'amirauté disait encore :

Ce document démontre qu'il n'y a pas urgence, que pour l'Angleterre, il n'y a ni imminence ni perspective de danger. Mais le document révèle un état de choses, que nous connaissions, à la vérité, mais qui a maintenant reçu la sanction de la correspondance officielle. Il démontre que depuis quelques années il s'est produit en Europe un certain mouvement. Les armements des grandes puissances ont forcé l'Angleterre à modifier les lignes stratégiques qui jusqu'ici ont été essentielles à sa sécurité. Le document révèle le fait que, par suite de l'augmentation de ces armements navals, l'Angleterre, afin de maintenir sa sécurité dans ses propres eaux, a été obligée de rappeler des mers lointaines quelques-uns de ses effectifs de marine. Je crois que c'est là un exposé fidèle de ce qui est révélé par le document déposé sur le bureau par mon très honorable ami. En face de cette situation, je demanderai maintenant: Quel est le devoir de la Chambre des communes? Quel est le devoir du peuple du Canada?

Qu'il me soit permis de le répéter, comme résultat des armements qui se produisent en Europe, l'Angleterre a été obligée d'augmenter la marge de sécurité sur laquelle elle compte pour sa propre défense, en réduisant ses forces navales dans les mers lointaines. Telle est la situation et, je le demande de nouveau, quel est le remède? Dans notre humble jugement, le remède est celui-ci: Partout, dans les mers ou les contrées lointaines—en Australie, en Canada ou ailleurs—lorsqu'un navire anglais a été rappelé afin de permettre la concentration dans les eaux européennes, ce navire devrait être remplacé par un navire construit, entretenu, armé et pourvu d'un équipage par la jeune nation immédiatement concernée.

Si les jeunes nations de l'empire se chargent d'armer et de pourvoir d'équipages les navires qui surveillent les mers lointaines, la concentration dans les eaux européennes pourra se faire facilement, et l'amirauté britannique sait quelles sont les zones qu'elle doit défendre. Tel est le programme australien, tel devrait être le programme canadien.

L'Angleterre n'a jamais été plus riche qu'elle ne l'est aujourd'hui, ses coffres débordent. Ce qu'elle veut, ce sont les cœurs, l'intelligence et les muscles de ses sujets dans toutes les parties de l'univers. On a prétendu—j'espère que cela se vérifiera—que cette généreuse contribution de $35,000,000 au trésor impérial produira une profonde impression chez les grandes puissances de l'Europe. J'espère que cela est vrai, mais l'impression ne serait-elle pas beaucoup plus grande si, au lieu de cette contribution en argent, les nations de l'Europe voyaient les jeunes filles de l'empire, les jeunes nations dispersées dans tout l'univers, construire des flottes leur appartenant, pour me servir du langage de la résolution de 1900, en coopération et en rapport étroit avec la marine impériale, conformément à ce qui a été suggéré par l'amirauté à la dernière conférence impériale et en pleine sympathie avec l'opinion que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, à la sécurité de l'empire et à la paix de l'univers.

Est-ce que cela ne créerait pas une plus forte impression? Bon nombre de gens, et je suis du nombre, déplorent le fait important que sur les mers lointaines, on ne compte plus un aussi grand nombre de pavillons qu'on en comptait il y a quelques années, mais que ce programme soit adopté et alors la proportion complète, telle que nous l'avons vue naguère, de nos navires sera rétablie sur les mers lointaines et le pavillon blanc qui a été depuis tant de siècles le symbole de la fierté navale de l'Angleterre se déploiera encore sur les sept mers. Alors, nous verrions, monsieur l'Orateur, outre le pavillon blanc, les couleurs des jeunes nations elles-mêmes, attestant la solidarité entre la mère et les filles. Telle est la politique que nous avons adoptée et tel est le programme que nous avons l'intention de suivre.—(Hansard, Débats de la Chambre des communes, 12 décembre 1912.)

Le problème que nous avons à résoudre n'est pas de trouver des hommes pour la mobilisation de la flotte lorsque la guerre est imminente ou lorsqu'elle a été déclarée. Il s'agit d'augmenter le nombre proportionnel de navires complètement armés employés d'une façon permanente pour maintenir la marge nécessaire et la sécurité pendant ce qui sera, espérons-le, une longue période d'années de paix. Il nous faut développer une nouvelle et forte organisation de la flotte. Il nous faut en outre pourvoir aux deux flottilles supplémentaires de contre-torpilleurs, en service actif, l'une cette année et l'autre dans deux ans. Et pour faire cela, pour trouver les équipages des flottes en service actif dont le nombre va toujours croissant, en 1915, 1916 et 1917, il est nécessaire d'ajouter constamment et continuellement aux chiffres du service actif de la marine.

Nous étions, cependant, en déficit de 2,000 au début, et il nous faudrait tout notre temps, il faudrait probablement des mesures spéciales pour atteindre le chiffre nécessaire à la fin de l'année. Il sera nécessaire d'ajouter encore un fort supplément à l'effectif de la marine chaque année d'ici à quatre ans, afin d'atteindre le chiffre de 1920, total des officiers et matelots requis pour armer les flottes de guerre que nous aurons à cette date.

Le 24 juillet, deux jours plus tard, le premier lord de l'amirauté disait:

Hier, lord Selborne exigeait la construction de huit dreadnoughts additionnels au lieu de trois, déjà inscrits au programme. Ces huit dreadnoughts fussent-ils construits, il ne serait pas possible, que je sache, de pourvoir ces vaisseaux de marins et d'officiers à l'époque où ils seraient prêts à prendre la mer...

Et le 31 juillet, lord Beresford endossait l'opinion de M. Churchill en écrivant:

Il ne sert à rien de construire des navires de guerre, si l'on n'a pas d'équipages à mettre à bord.

Et, Archibald Hurd, l'expert anglais, disait dans le même temps:

The real need of England, is not ships, but men.

Le besoin réel de l'Angleterre n'est pas des bateaux, mais des hommes.

Mais, monsieur l'Orateur, il n'est pas besoin d'aller si loin pour trouver des arguments à l'encontre de l'urgence de dreadnoughts pour l'Angleterre, il suffit de prendre l'opinion de l'organe conservateur anglais de Montréal, "The Montreal Gazette", qui disait le 26 novembre dernier:

Selon l'opinion en Angleterre, il est insuffisant de fournir des navires sans fournir des hommes également; il y a actuellement disette d'hommes pour les vaisseaux de la flotte anglaise: le recrutement pour les vaisseaux des colonies ne peut qu'accentuer cette disette.

Voilà l'urgence qui existe réellement en Angleterre; l'urgence de l'augmentation de ses effectifs maritimes, et nul autre besoin pour le moment.

Mais, il fallait un prétexte pour justifier cette urgence; alors on a imaginé le péril allemand; mais quand et où a-t-il existé cet imminent péril? Existe-t-il encore? Deux questions qui ont leur réponse négative dans la bouche des personnages les plus autorisés d'Angleterre, d'Allemagne et de France.

A propos de cet imaginaire péril allemand, M. Churchill disait en juillet dernier:

Nous allons dépenser cette année £45,000,000 ($225,000,000) et nous dépenserons encore plus l'année prochaine. L'effectif de la marine sera porté à 141,150 en 1913, et à 146,000 en 1914. Pour ce qui est de la construction, l'Allemagne met en chantier cette année deux nouveaux vaisseaux de guerre et nous quatre. L'année prochaine, elle en mettra un de plus et nous deux. Cette année, l'Allemagne construit deux petits croiseurs, tandis que nous en construisons huit. L'Allemagne, au cours des derniers dix-huit mois, a entrepris la construction de 21 contre-torpilleurs et nous de 43. Il n'existe aucun motif de panique ou d'alarmes.

Le même jour et pendant le même débat, Bonar Law, le leader des unionistes disait:

Mais en dépit de tout ce qui a été dit, le pays croit-il, la Chambre des communes croit-elle, ou même l'un d'entre nous se figure-t-il qu'il existe un danger et un danger vital? J'avoue que j'ai la plus grande difficulté à le croire moi-même.

Et plus tard, le premier ministre, M. Asquith, disait:

L'histoire des huit dernières années est une histoire d'entente mutuelle, de cordialité croissante et de décroissants malentendus. Mais lorsque je dis cela, des puissances avec lesquelles nous entretenons des relations amicales, je dois ajouter que nos amitiés ne sont nullement exclusives. J'affirme positivement que nous n'avons pas, que je sache, aucune cause de querelle avec n'importe quel pays et dans n'importe quelle partie du monde.

Puis, pour me servir des expressions de la "Vigie" de Québec: Tandis qu'en octobre dernier, l'honorable premier ministre couvait encore son urgence en Angleterre, le nouvel ambassadeur allemand communiquait la déclaration suivante à la Presse britannique:

Nous n'entretenons pas le moindre désir de disputer à la Grande-Bretagne l'empire des mers. Jamais idée n'a été plus loin de nous, dit le prince Lichnewsky. Comme le prétendent les Anglais, la supériorité maritime est pour eux une question de vie ou de mort. Ils ont cette supériorité actuellement et nul individu responsable en Allemagne ne songerait à la leur disputer. Mais il ne faut pas oublier qu'une flotte puissante est également pour nous une nécessité vitale. Il ne faut pas que l'Angleterre voie de l'hostilité dans le fait que nous construisons de temps à autre un dreadnought. Les relations anglo-allemandes sont hérissées de difficultés, mais il y a bien des moyens d'en venir à une entente.

Et à peu près à la même époque M. Poincarré, alors premier ministre et aujourd'hui président de la République française disait:

Nous n'avons pas l'intention de changer nos amitiés. Les liens qui nous rattachent à la Russie et à la Grande-Bretagne sont impérissables, ils sont cimentés par les sentiments politiques, les intérêts politiques et la probité politique. Rien ne peut compromettre l'entente sur laquelle repose l'équilibre européen.

Enfin l'existence du péril urgent ou lointain est démenti par l'amiral allemand, von Tirpitz qui suggère l'entente cordiale anglo-allemande, et acquiesse à la limitation des armements navals, proposée par M. Winston Churchill et qui se contente d'une force inférieure d'un tiers à la marine navale anglaise.

Dernièrement encore, l'amirauté anglaise refusait à la Nouvelle-Zélande l'offre d'un cuirassé. Et l'on viendra prétendre sérieusement qu'il y a urgence. Non, ce n'est qu'une farce, une comédie qui a duré trop longtemps, et que le pays saura apprécier et juger à son juste mérite, à la première occasion.

Et cependant, le Gouvernement veut offrir trois super-dreadnoughts au prix de $35,000,000, construits, organisés, équipés et montés par l'amirauté anglaise, mis à la disposition de Sa Majesté le roi, pour la défense commune de l'empire.

L'honorable premier ministre l'a exprimé le 5 décembre dernier 1912, mais, ajoute-t-il:

Ces bâtiments de guerre seront à la disposition de Sa Majesté le roi pour la commune défense de l'empire. C'est à la marine militaire royale qu'incombe le soin de leur entretien et de leur direction, et nous possédons l'assurance que si, un jour à venir, le peuple

canadien veut établir une escadre canadienne de la marine de guerre royale, le gouvernement fédéral pourra rappeler ses bâtiments, pour qu'ils fassent partie de cette marine militaire canadienne, et le cas échéant, c'est sur le gouvernement canadien que retomberaient les frais de leur entretien et non pas sur la Grande-Bretagne.

Quel est cet avis légitime ou raisonnable dont parle l'honorable premier ministre? Il ne l'a pas encore expliqué et il n'osera le faire; mais si vous désirez avoir cette information, monsieur l'Orateur, ouvrez le dernier numéro de la revue publiée par la Imperial Maritime League, aux pages 83 et 84, et qui reflète l'opinion de ce qu'il y a de plus impérialiste et de plus jingo à Londres, vous lirez cependant ceci:

AVERTISSEMENT DONT ON NE TIENT PAS COMPTE.

Nécessité d'une condition.

L'occasion qui s'offre au Parlement canadien.

L'offre faite à l'Empire par le Dominion de trois dreadnoughts de la manière indiquée,—pour service apparemment dans les eaux territoriales de la Grande-Bretagne,—est un bel exemple de l'intelligence des besoins de l'Empire que possèdent les hommes d'Etat canadiens par opposition aux aspirations canadiennes locales. Quoi qu'on puisse dire du particularisme extrême et du patriotisme de clocher qu'on observe dans le Royaume-Uni, on ne saurait du moins faire le même reproche au Canada. M. Borden a réservé le droit du Canada de rappeler les trois dreadnoughts canadiens dans ses eaux territoriales, moyennant avis raisonnable. Ce que le Gouvernement canadien considère être un avis raisonnable n'est pas spécifié dans le compte rendu du discours de M. Borden que nous transmet le télégraphe sous-marin. Ostensiblement, toutefois, cela signifie un avis suffisant pour permettre la construction de trois autres navires pour les remplacer. Mais la réserve faite par M. Borden n'aura pas pour effet la réalisation immédiate de la fin que l'on poursuit, savoir l'accomplissement de son devoir par le Gouvernement anglais.

L'avertissement au Canada souligné.

L'à-propos de "l'avertissement au Canada" que nous avons donné ci-dessus a été démontré d'une manière frappante depuis l'apparition de la première édition du présent ouvrage. Car dans les derniers jours de novembre 1912, le "Daily News and Leader" commença une agitation pour que les navires du Dominion canadien et de la Malaisie fussent regardés comme formant partie de l'effectif même de l'Amirauté, et pour que l'on s'en servît en vue de mettre le gouvernement libéral à même de se soustraire à ses propres obligations.

Que le parlement canadien ne soutienne M. Borden qu'à la condition que le Royaume-Uni considère les nouveaux navires canadiens comme une addition à la flotte anglaise, et non pas comme prennant la place de navires que la Grande-Bretagne elle-même devait construire.

Au reste, une flotte ne se compose pas uniquement de dreadnoughts, pas plus qu'une équipe de football ne se compose uniquement de "backs"; et abstraction faite des dreadnoughts, nous sommes très pauvres en croiseurs, en contre-torpilleurs, en matériel de réserve, en hommes et en chantiers de construction sur notre littoral de l'Est. Et, assez curieusement, pour en revenir au Canada, ces jours derniers encore on a déclaré que le recrutement pour la marine canadienne est différé indéfiniment. Il faut cinq ans (comme nous le constaterons plus loin à la page 141) pour former des marins parfaitement compétents. Depuis près de sept ans, nos équipages ont été périlleusement insuffisants. Des navires sans marins sont inutiles. Il va falloir recruter des matelots en grand nombre sur le-champ, nous ne voulons que les nouveaux navires que le Canada, la Malaisie, et les princes indiens (si la rumeur dit vrai) doivent nous donner ne soient aussi inutiles qu'ils seront assurément dispendieux.

Encore un mot. Dans le compte rendu télégraphique du discours de M. Borden nous ne trouvons aucune allusion au besoin pressant d'armement immédiat de vaisseaux marchands anglais de choix pour tenir tête au navires marchands armés de l'Allemagne sur la haute mer.

Donc, si l'on en juge par cette expression d'opinion d'outre-mer, sur la promesse de l'honorable premier ministre, cette promesse ne serait encore qu'un leurre, comme celle de la représentation au conseil militaire de l'empire prétendue obtenue par le Gouvernement actuel, l'an dernier; tandis que, dès 1902, l'honorable chef de l'opposition, alors premier ministre, avait obtenu lui-même cette insigne faveur des autorités impériales.

L'on pourrait peut-être me répondre que cette ligue n'a aucune importance à Londres; Si tel était le cas, comment expliquer la présence officielle du ministre de la Marine à une conférence donnée par cet honorable monsieur, à l'hôtel Savoy, le 24 juillet 1912.

En voici le rapport:

Subséquemment, la ligue réussit à obtenir de M. Hazen, ministre de la Marine et du service naval du Canada, qu'il reçût une députation des membres de notre comité. L'entrevue eut lieu à l'hôtel Savoy, le 24 juillet dernier, et le discours alors prononcé par M. Hazen, dont il fut rendu compte en grand détail et dans tous les grands journaux, exprimait beaucoup de sympathie pour les vues émanant du comité et promettait nettement leur sérieux examen par le gouvernement du Dominion canadien.

C'est donc une autorité tory d'Angleterre qui refuse au Gouvernement actuel, le droit d'alléguer "urgence" et le rappel des trois dreadnoughts payés par le peuple canadien après avis raisonnable, lequel avis serait d'environ cinq ans.

La question d'urgence et du péril allemand étant éliminée, nous étudierons maintenant le principe du bill, et les différentes phases par lesquelles a passé la politique de l'honorable premier ministre et de ses collègues, pour en arriver à telle solu-

tion. L'acte de l'Amérique britannique du Nord, à l'article 91, définit, entre autres choses, les pouvoirs du Parlement dans les termes suivants:

Il est par le présent déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte) l'autorité législative exclusive du Parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

1. La dette et la propriété publiques.
2. La réglementation du trafic et du commerce.
3. Le prélèvement de deniers par tous modes ou systèmes de taxation.
4. L'emprunt de deniers sur le crédit public.
5. Le service postal.
6. Le recensement et les statistiques.
7. La milice, le service militaire et le service naval, et la défense du pays, etc....

Le Parlement canadien a donc le contrôle absolu de ses deniers pour l'établissement et l'organisation d'une milice sur terre et sur mer, pour la défense du pays. C'est ce que sir Georges-Etienne Cartier a mis partiellement en pratique par la création d'une milice canadienne sur terre, immédiatement après la confédération de 1868; et la pensée et l'intention des Pères de la Confédération étaient, sans aucun doute, qu'il était possible, de réaliser ce projet d'une milice navale en temps opportun et d'après les besoins et les ressources du Canada.

Le 26 avril 1865 Cartier disait à Londres:

Nous voulons nouer de plus intimes relations avec les Provinces maritimes: la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Nous leur avons dit avec franchise que nous possédions en Canada deux des éléments nécessaires à l'établissement d'une forte nation, la population et le sol, mais qu'il nous manquait cet autre élément qui fait la grandeur de l'Angleterre, l'élément maritime. Nous avons dit à nos amis qu'ils étaient trop resserrés dans leur territoire, tandis que nous avions besoin de ports de mer, et qu'en nous unissant, nous pourrions devenir puissants et prospères, avec la protection de la mère patrie. Notre gouvernement a envoyé une députation en Angleterre, pour démontrer au gouvernement impérial l'absolue nécessité de réaliser ce projet de confédération. Nous en désirons l'adoption non seulement pour accroître notre prospérité et notre force, mais encore pour être mieux en état de participer à la défense de l'empire britannique. Nous concevons très bien qu'en cas d'invasion nous ne pouvons résister à l'ennemi sans le secours des armées de l'Angleterre; mais, avec l'union de toutes les provinces, nous promettons de prendre part à la défense de notre pays dans toute la mesure de nos forces.

Plus tard, le 28 mars 1871, lors de son discours sur l'admission de la Colombie-Anglaise dans la Confédération, Cartier disait:

Je ne saurais terminer ces explications sans indiquer aux honorables membres toute la grandeur de l'œuvre. Cette jeune confédération est sur le point de s'étendre sur toute la portion nord du continent. Et quand on considère qu'il a fallu à nos voisins soixante années pour atteindre le Pacifique, où trouver dans l'histoire du monde rien de comparable à notre merveilleuse prospérité? J'ai toujours prétendu qu'une nation, pour être grande, doit avoir une armée navale. Voyez la Prusse et la Russie: leur force est très considérable, mais peut-on la comparer à la puissance maritime de l'Angleterre? Non, elles ne peuvent soutenir la comparaison. Nous possédons la puissance matérielle à un très haut degré. Notre union avec les provinces du golfe nous a donné une marine à l'est et maintenant notre union avec la Colombie-Anglaise nous donnera une marine à l'ouest. Bientôt le voyageur anglais qui débarquera à Halifax, pourra en cinq ou six jours traverser toute une moitié du continent habitée par des sujets britanniques. Il faut nous faire une juste idée de la grandeur de notre pays.

Il découle de tous ces faits que l'idée de l'organisation d'une marine autonome faisait graduellement son chemin dans l'esprit public. Après la refonte de la loi de la milice, le gouvernement Laurier, après en avoir conféré avec l'amirauté anglaise et en être venu à une entente bien établie sur la création d'un marine canadienne autonome, construite, organisée et équipée sous le contrôle du Parlement, a soumis au Parlement la résolution du 29 mars 1909 consacrant le principe ci-dessus énoncé, et déclarant que le Canada était prêt à se charger de la part qui lui incombait dans la défense navale.

En voici le texte:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peuple canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager la prompte organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial à toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Cette résolution a été adoptée à l'unanimité de la Chambre y compris l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur; et le 20 novembre 1909, sir Charles Tupper écrivait ce qui suit à l'honorable premier ministre: alors chef de l'opposition:

Lorsque la Grande-Bretagne se trouva aux prises avec le Transvaal, je fus au nombre des premiers à engager le gouvernement canadien à fournir de l'aide. Mais je ne croyais pas alors, comme je ne crois pas aujourd'hui, au régime de la taxation sans représentation. Je considère absurde et dangereuse la proposition qu'on va faire bientôt au Canada de contribuer à la marine impériale proportionnellement au chiffre de sa population.

J'ai lu avec plaisir le projet de résolution voté unanimement par la Chambre des communes engageant le Parlement à s'appliquer énergiquement à la construction d'une marine canadienne, et à appuyer la Grande-Bretagne dans tout péril; et à mon avis, tout ce qu'il y a lieu de faire, c'est de s'assurer que le Gouvernement du jour se conforme honnêtement à ce programme. Les marines sont maintenues en vue surtout d'assurer la sécurité de la marine marchande du pays dont elle relève.

Après l'adoption de cette résolution, suivie de son approbation par l'homme le plus distigué du parti conservateur (sir Charles Tupper), l'on était en droit d'espérer la réalisation de la construction de cette marine, avec le bon esprit et la générosité qui semblaient avoir animé la gauche, en mars 1909; mais au contraire, à peine le Gouvernement Laurier, proposait-il sa loi navale, basée sur la résolution dont j'ai déjà parlé, qu'un vent de révolte et de contradiction soufflait dans le pays et au Parlement. Quand il ne s'agit que d'exprimer une profession de foi, nos adversaires sont avec nous, mais quand il s'agit de la mettre à exécution, on ne les trouve nulle part.

Qui a changé?

Ce n'est certainement pas le parti libéral, ni l'honorable chef de l'opposition en qui le parti libéral a toujours eu une entière confiance. L'honorable chef de l'opposition est toujours resté conséquent avec lui-même et pour le prouver, monsieur le président, il me suffira de vous citer les paroles de nos représentants à la conférence impériale de Londres en 1907. Voici ce que M. Brodeur disait au nom du gouvernement libéral de sir Wilfrid Laurier, touchant la question de la défense navale de l'empire. Voyez avec quelle énergie il défend le Canada:

Sir WILFRID LAURIER: M. Brodeur parlera au nom du Canada.

M. BRODEUR: Milord, messieurs, vu les remarques faites par M. Deakin et sir Joseph Ward, il ne sera pas nécessaire pour moi d'indiquer l'attitude que le Canada entend prendre relativement à cette question de la défense navale de l'empire. Notre situation est différente de celle des autres colonies, et l'on devrait tenir compte de cela. Je crois, cependant, devoir dire un mot pour dissiper certaines fausses impressions qui paraissent exister. Je vois par un document qui a été déposé ici que nous sommes censés n'avoir rien dépensé pour la défense navale de l'empire. Ce document indique ce qui a été dépensé de ce chef par le Royaume-Uni, par Terre-Neuve, par l'Australie, par la Nouvelle-Zélande, par la colonie du Cap et par le Natal, et lorsqu'on en vient à parler du Canada, l'on dit simplement que nous n'avons rien dépensé à cet égard. Je dirai tout d'abord que dans le traité conclu en 1818, entre le gouvernement impérial et le gouvernement des Etats-Unis, il était formellement stipulé que les Américains auraient le droit de pêcher sur notre littoral et d'entrer dans nos ports pour paquer leur poisson. De plus, en vertu de ce contrat, ils avaient aussi le droit d'aller pêcher dans certaines parties du Canada sans aucunes restrictions, tout comme les sujets britanniques canadiens. Vu la situation particulière créée au Canada par ce traité, l'amirauté britannique crut qu'il était de son devoir de protéger le Canada contre le braconnage des pêcheurs américains. Ce devoir a été rempli et cette protection nous a été donnée par l'amirauté pendant plusieurs années, mais depuis quelque temps, notamment, depuis 1885, absolument rien n'a été fait par les autorités britanniques. Toutes les dépenses se rattachant au service de protection des pêcheries ont été payées par le gouvernement canadien. Si je ne me trompe, en Angleterre le service de protection des pêcheries est aussi sous la direction du ministère de la Marine et tout l'argent dépensé pour ce service est imputé sur le budget de l'amirauté. Je ne sais trop si dans le montant qui est indiqué dans ce document-ci comme ayant été dépensé par l'amirauté britannique—£33,000,000—ce service particulier est compris. Je le suppose.

Voyez lord Tweedmouth reconnaître que le Canada a fait son devoir en matière de défense navale:

Lord TWEEDMOUTH: Oui, sur la même base. Quant au Canada, je crois que l'on a tort de dire qu'il ne fait rien en matière de défense navale. A mon avis, l'on ne tient pas suffisamment compte de la lourde tâche que le gouvernement fédéral s'est imposée en protégeant les pêcheries. De plus, les arsenaux maritimes de Halifax et d'Esquimalt ont été cédés au Canada et leur entretien est maintenant à sa charge. Je crois que c'est là une contribution très considérable au point de vue de nos intérêts navals. Les représentants du Canada ne se proposent pas de faire aucun changement à la politique qu'ils ont suivie jusqu'ici, sauf qu'ils ont annoncé qu'ils étaient prêts à faire tout en leur pouvoir pour éveiller un intérêt de plus en plus vif dans notre marine dans toute la confédération, et je crois qu'ils rendront de cette façon un précieux service à l'empire, pris dans son ensemble.

Je crois que le point le plus important que nous ayons à examiner est la situation où se trouve actuellement les diverses colonies qui contribuent déjà aux dépenses de notre service naval.

Tout d'abord, il y a la question de recrutement des équipages. Naturellement, l'Australie a déjà un grand nombre de marins de la réserve et a enrôlé plusieurs hommes dans no-

tre marine. Trente Australiens et dix Néo-Zélandais doivent arriver ici le 20 pour faire leur apprentissage. Nous leur ferons un cordial accueil, et j'espère qu'ils tireront grand profit de leur séjour parmi nous et de l'instruction qu'il leur sera donnée.

Et M. Brodeur revient sur la question et prouve à la conférence que le Canada a fait son devoir, comme l'a reconnu lord Tweedmouth, et il cita l'unanimité de l'opinion qui règne au Canada à cet égard:

M. BRODEUR: Lord Elgin, et messieurs, je n'ai rien à dire si ce n'est de remercier sincèrement lord Tweedmouth, d'avoir bien voulu reconnaître ce qu'a fait le Canada pour sa défense. Comme je le disais, la dernière fois que nous avons discuté cette question: l'on ne rend pas justice au Canada. Je suis heureux de constater que lord Tweedmouth est d'avis que nous avons fait notre large part, surtout en nous chargeant de l'équipement et de la protection des stations navales d'Esquimalt et de Halifax.

L'on a prétendu, aux conférences antérieures, que le Canada devrait contribuer directement aux dépenses de la marine britannique. Je dois dire que nous sommes tous, au Canada, du même sentiment sur cette question, et je crois devoir citer ici ce que sir Charles Tupper (qui est certainement un des hommes les plus compétents pour parler de ces choses), disait à ce sujet au cours d'un article publié dans un journal: "Dès le commencement, j'ai considéré qu'il serait contraire aux intérêts du Canada et aux vrais intérêts de l'empire, de nous demander de contribuer aux dépenses de la marine impériale, et je prétends que le Canada s'est acquitté de ses devoirs de la manière la plus propre à servir les intérêts de l'empire". Comme on le voit, les deux partis politiques dans notre pays, s'accordent sur la politique que nous suivons depuis quelques années. "Le Canada, ajoutait sir Charles Tupper, protège ses pêcheries par ses propres croiseurs, et lorsque le gouvernement impérial demanda qu'on le soulageât des dépenses que nécessitait la protection des points stratégiques dans les ports de Halifax et d'Esquimalt, le gouvernement canadien se chargea sans hésitation de ces fortes dépenses, se chiffrant à £185,000 par année. Des négociations sont actuellement en cours pour mettre sous notre contrôle les stations navales à ces endroits. Je ne sais pas exactement quelle épargne cela représentera pour l'amirauté, mais je crois que le montant en jeu est considérable".

Depuis que la conférence a été saisie de cette question, le Parlement canadien a voté une forte somme d'argent pour l'achat d'un autre croiseur, destiné à protéger nos pêcheries sur la côte du Pacifique.

Nous sommes bien aises de voir que lord Tweedmouth est d'opinion que les colonies doivent être laissées libres de faire ce que bon leur semblera en fait de défense navale. Je dirai, en terminant, que nous sommes tous disposés à coopérer avec les autorités impériales et à suivre les conseils de l'officier impérial qui nous sera envoyé, autant que cela sera compatible avec les principes du gouvernement autonome.

Lors de cette conférence, le Dr Smartt proposa une résolution à l'effet que les colonies contribuent au maintien de la marine impériale. Voici comment il s'exprima:

Dr SMART: Serait-il régulier, après le débat d'hier, de proposer maintenant la résolution relative à la défense navale? Je ne crois pas que cela prenne beaucoup de temps, car elle est de sa nature telle qu'il n'est pas nécessaire d'insister pour la rendre acceptable à la conférence: "Cette conférence reconnaissant la vaste importance des services rendus par la marine militaire dans la défense de l'empire et la protection de son commerce, et l'importance absolue de la maintenir dans le plus haut état de valeur possible, croit qu'il est du devoir des possessions d'outre-mer de contribuer au maintien de la marine militaire de la manière déterminée par leurs législatures—cette contribution consistant soit en un octroi de fonds, soit en l'établissement d'un système de défense maritime local, ou en d'autres services dont la nature pourra être déterminée après consultation avec l'amirauté, qui s'adapteront le mieux aux circonstances où se trouve chacun de ces domaines".

Et sir Wilfrid Laurier s'exprima comme suit et repoussa la proposition de Dr Smart, se faisant le protecteur énergique de l'autonomie du Canada si chère au parti libéral:

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de dire que le Canada ne saurait accepter cette proposition. Nous avons déclaré il y a déjà plusieurs années que nous avons beaucoup à faire sous ce rapport dans notre pays avant de nous engager ainsi d'une manière générale. Le gouvernement du Canada a beaucoup fait au point de vue de la défense impériale. Notre attitude n'avait pas été comprise au début, mais je suis heureux de constater que le premier lord de l'amirauté admet que nous avons fait beaucoup plus qu'il ne croyait. Il est impossible, dans mon humble opinion, d'adopter une politique uniforme en cette matière, la disproportion avec la mère patrie est trop grande. Elle n'a pas, souvenez-vous-en, de dépenses à supporter pour les travaux publics, tandis que dans la plupart des colonies et certainement au Canada, nous avons à nous taxer jusqu'à l'extrême limite de nos ressources pour le développement du pays; nous ne saurions contribuer ou promettre de contribuer plus que nous le faisons, pour le moment. Si l'on insistait pour l'adoption de cette proposition, je serais obligé, pour ma part, de voter dans la négative.

Maintenant, me reportant à la citation que j'ai faite à l'article 91, article 7 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, je dis que la seule et unique forme de créer une marine canadienne d'après la Constitution, était celle adoptée par le Gouvernement au pouvoir en 1910.

Le Parlement a le droit de disposer des deniers pour la défense du pays, avec l'assentiment de la majorité des représentants du peuple dont ils sont les mandataires. Or, en 1910 la loi Laurier, rencontrant toutes les exigences de la Constitution, et la nécessité d'un appel au peuple ne s'imposait; mais dans le cas actuel le bill mainte-

nant soumis est en contradiction flagrante avec la lettre et l'esprit de l'acte qui nous gouverne.

La lettre est adressée au très honorable R. L. Borden, à la date du 18 octobre 1912, et elle est ainsi conçue:

Je regrette de constater l'impossibilité où je suis d'agréer la décision prise par le cabinet hier de mettre de la part du Canada une contribution d'urgence de $35,000,000 à la disposition du gouvernement anglais pour fins navales, avec la sanction du Parlement, mais sans fournir au peuple canadien, l'occasion de se prononcer au préalable sur l'opportunité de cette importante mesure. En approuvant cette décision, je manquerais à mes engagements, et cette législation a suffisamment de gravité pour justifier mon insistance. Elle excède les bornes fixées par la loi constitutionnelle de 1867.

Dans ces conditions, membre de votre cabinet, je considère qu'il est de mon devoir de remettre mon portefeuille entre vos mains. Permettez-moi d'ajouter que cette décision, c'est à regret que j'ai dû la prendre, vu la nature agréable de nos relations personnelles à toute époque.

Votre, etc.,
(Signé): F. D. MONK.

Oui, où l'honorable premier ministre trouve-t-il dans la Constitution le pouvoir à ce Parlement de faire un cadeau à l'Angleterre de un, 10 ou 35 millions de dollars, sur et à même le trésor public du Dominion (Opinion de M. Monk) . . .

Rien ne peut appuyer cette proposition, et dans ce cas le peuple doit être consulté, au moyen d'une élection générale, après un juste remaniement des sièges électoraux des diverses circonscriptions électorales du pays. et d'après les chiffres du dernier recensement. Mais non, on a peur des élections générales; ces honorables messieurs de la droite se rappellent trop bien l'escamotage du 21 septembre 1911, et ils ont bien conscience que le peuple se rappelle ce jour néfaste et les agioteurs politiques qui l'ont trompé et berné de la façon la plus indigne et la plus cynique.

Car, enfin, monsieur le président, que s'est-il passé alors? Faut-il vous rappeler cette alliance hybride du parti conservateur au parti nationaliste qui surgissait sur le sol patriotique de Saint-Eustache, le 15 juillet 1910 et qui jetait les bases d'une organisation toute pleine de réformes et de promesses, hélas, depuis longtemps oubliées et reniées par ceux même qui en ont été les auteurs?

Pour votre édification, monsieur le président, et afin d'illustrer davantage le mensonge et la fourberie de ceux qui étaient si patriotes à Saint-Eustache et qui aujourd'hui jouissent des délices de Capoue, les uns dans un cabinet de ministre, et les autres sur les banquettes ministérielles en attendant mieux, je désire insérer dans les "Débats" de cette Chambre les résolutions de Saint-Eustache; elles y resteront comme un éternel monument érigé à la honte de ceux qui, après en avoir fait leur cri de ralliement, les ont reniées et foulées aux pieds comme le dernier chiffon qu'entrainent le vent et la poussière de nos rues.

En voici le texte publié dans le "Devoir" du 16 juillet 1910:

Nous, citoyens du Canada, fidèles sujets de Sa Majesté le Roi George V, nous déclarons prêts à défendre, au prix de notre sang, le sol de notre patrie et les droits de la Couronne britannique au Canada, ainsi que nos pères l'ont fait en 1876 contre les sujets anglais de Sa Majesté, en 1812 contre les armées de la République américaine, et comme nous l'avons fait en 1885, contre nos propres concitoyens en révolte.

Mais, confiants dans la grandeur et l'efficacité des principes de décentralisation et d'autonomie, solennellement proclamés et reconnus, depuis plus d'un demi-siècle, par les autorités de la Grande-Bretagne et celles du Canada, nous sommes opposés à toute politique nouvelle qui nous entraînerait dans des guerres lointaines, étrangères au Canada, aussi longtemps surtout que les colonies autonomes de l'empire ne partageront pas avec la mère patrie, et sur un pied d'égalité, l'autorité souveraine dont relèvent l'armée et la flotte impériales, les traités de paix et d'alliance, les relations étrangères, le gouvernement des Indes et des possessions de la Couronne.

Nous croyons sincèrement que cette politique de concentration et d'apparente unité impériale, dont la nouvelle loi navale n'est qu'un premier jalon, produira au sein même de l'Empire, des malentendus, des rivalités et des conflits qui mettront en danger la paix et l'union des pays nombreux et des peuples de toutes races qui, aujourd'hui, sont fiers d'obéir à la Couronne anglaise.

N'ayant jamais été pour la Grande-Bretagne et pour l'Empire la cause d'aucun conflit, nous croyons qu'une politique de paix et de développement moral et matériel est nécessaire au Canada, à sa croissance, à sa cohésion, et, par suite, à la gloire et à la sécurité de l'Empire.

Citoyens libres d'un pays démocratique, nous réclamons le droit d'exprimer hautement notre opinion sur cette question comme sur toute autre qui affecte le sort et les intérêts du Canada. Nous reconnaissons à la majorité du peuple canadien le droit de déterminer une orientation nouvelle dans nos relations avec les autres parties de l'Empire, pourvu qu'elle le fasse en toute connaissance de cause.

Mais nous protestons contre toute tentative de soustraire ce grave problème aux libres délibérations du peuple canadien tout entier et de chacun des groupes qui le composent.

Nous désavouons les déclarations faites à Toronto, en décembre dernier, par M. Alexandre Taschereau, ministre provincial des Travaux publics, qui a prétendu faussement que le peuple de Québec est prêt à accepter aveuglément toute politique de défense navale de l'Empire et nous blâmons les membres du gouvernement et de la législature de la province qui ont ratifié ces déclarations par leur vote, le 2 juin dernier.

Nous blâmons le ministère fédéral et la majorité parlementaire qui ont imposé au Canada cette nouvelle loi navale, lancé le pays dans le gouffre du militarisme, dénoncé naguère avec tant d'énergie par sir Wilfrid Laurier, mis en danger la paix du Canada et détourné vers la construction d'engins meurtriers et la préparation de guerres sanglantes des millions destinés au développement de notre agriculture et de nos voies de transport.

Nous censurons également l'attitude de M. Borden et des députés de l'opposition qui, à sa suite, ont réclamé l'adoption d'une politique non moins néfaste.

Nous affirmons que le Parlement n'avait aucun droit d'engager ainsi l'avenir du Canada dans une politique qui n'a jamais été soumise au peuple appelé à payer l'impôt du sang et à porter le joug des dépenses militaires.

Nous approuvons sans réserve la conduite courageuse et loyale de M. Monk et des rares députés fidèles à leur mandat qui ont démontré les dangers de cette politique dangereuse et réclamé pour le peuple du Canada le droit d'exprimer sa volonté, avant que les mandataires ne lui imposent ce lourd fardeau.

Les orateurs à cette assemblée furent MM. Bourassa, Monk, B. Nantel, P. E. Blondin, Charles Beaubien, J. B. B. Prévost, André Fauteux et autres.

C'est alors que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, alors simplement député de Terrebonne, s'écriait:

"En écoutant le député de Jacques-Cartier, j'étais heureux de constater que la province de Québec avait un chef aussi distingué que M. Monk.

"Nous n'étions que dix-huit députés pour faire la lutte au bill Laurier, nous avons combattu durement; si nous eussions été plus nombreux, nous n'aurions pas eu de marine, car c'est M. Laurier et la députation de Québec qui nous ont doté de cette marine de guerre."

Et après lui, l'honorable député de Champlain (M. Blondin), alors lui aussi, simple député, s'exclamait, toujours d'après le "Devoir":

M. Blondin, député de Champlain, dit en substance: "Je suis venu ici pour rendre hommage à M. Monk qui a si vaillamment lutté pour l'intégrité de nos droits et de nos intérêts à Ottawa. Partout où il ira défendre nos libertés nationales, il pourra compter sur mes faibles ressources et sur mon travail.

Plusieurs de ceux qui m'écoutent peuvent dire avec fierté que les libertés dont nous jouissons sont dues au sang versé par leurs ancêtres, sur les marches de cette église et sous les balles des Anglais, et ce sont ces libertés que veulent nous enlever ceux qui nous jettent dans le tourbillon de l'impérialisme. Il est temps de crier, trahison! cent fois trahison! car je suis convaincu que depuis 1837 les deux partis se sont entendus pour nous tromper et nous cacher toutes les conséquences où nous entraînera la politique gouvernementale.

Et je vous citerai une preuve à cet appui. j'offris à un ministre, M. Rodolphe Lemieux, de suspendre la discussion du bill de la marine et de venir avec moi consulter les électeurs de Champlain. "Le peuple est trop ignorant pour juger de cette affaire", m'ont répondu ses amis.

Aux enthousiasmes que j'ai vus, je me sens prêt à mener la lutte avec plus d'énergie et à y consacrer tout mon travail. Si nous avions eu des hommes sincères et si nous avions eu des députés plus indépendants, cette loi sur la marine n'aurait pas été votée.

Et quand il s'agira pour vous de choisir vos représentants, libéraux et conservateurs, sans distinction de parti, pour le salut de la Constitution, pour la sauvegarder de nos droits, ne donnez votre vote qu'à celui qui s'engage à suivre la voie de vos principes.

Où sont-ils, maintenant, ces deux honorables messieurs, de qui sont-ils les valets? Poser la question, c'est la résoudre, et avec le poète, on peut dire: *"O tempora! O mores!"*

Faut-il vous rappeler cette conspiration Borden-Monk-Bourassa, dont l'unique but était de renverser Laurier par tous les moyens possibles? A quel spectacle avons-nous assisté dans la province de Québec durant cette campagne de 1910 et 1911, campagne de préjugés, de mensonges, de calomnies, de haine, contre ce que le Canada n'a jamais produit de plus grand, de plus noble, de plus généreux, enfin contre sir Wilfrid Laurier.

L'occasion est favorable, monsieur le président, pour comparer les paroles des nationalistes de 1911 et les actes de ces mêmes nationaliste depuis le 21 septembre 1911 jusqu'à aujourd'hui. A cette fin, pour me servir des expressions employées dans le "Devoir" il y a quelques jours, "commençons par celles des chefs de bande, les plus coupables parce que ce sont eux qui ont entraîné les autres." Je cite textuellement:

L'irréductible M. Pelletier.

"A propos de la marine, je suis contre le projet de M. Laurier et, n'en déplaise à M. Caouette, "je suis contre cette souscription de M. Borden."

Voilà mon programme, je suis adversaire irréductible de la marine, qu'elle soit présentée par M. Laurier, qu'elle soit présentée par M. Borden. "Je suis candidat indépendant des partis et je veux l'intérêt du pays avant tout."

(M. Pelletier à Lorette, compte rendu de la "Patrie", 5 septembre 1911).

"On dit que je serai ministre. Je n'en sais rien, n'ayant pas encore été appelé par M. Borden à faire partie de son cabinet. A tout évènement je ne serai ministre qu'en suivant la ligne de conduite qui m'a été tracée par M. Monk.

"Il n'y aura de marine que "si la majorité du peuple le désire. Nous avons promis un plébiscite. Nous avons été élus pour cela. Nous tiendrons notre promesse. Il y aura un plébiscite. Je suis convaincu que cet article de notre programme sera exécuté: A

tout événement, soyez sûrs que nous en réclamerons l'exécution."

(M. Pelletier à Montmagny, compte rendu de "l'Evènement" du 3 octobre 1911.)

Le brave M. Nantel.

La création de cette marine de guerre est la mise à exécution du programme impérialiste conçu par Chamberlain. On voudrait fédérer toutes les colonies pour les fins de la paix et de la guerre. Elles seraient sous le contrôle de l'Angleterre, obligées de prendre part à toutes ses guerres, justes ou injustes, mais n'auraient pas à son parlement de représentants chargés d'y défendre leurs intérêts. Au moyen de faveurs, de titres, de décorations, l'Angleterre a réussi à entraîner nos hommes publics dans cette politique néfaste.

Nous ne devons pas employer nos deniers à des œuvres de ce genre, lorsque nous ne sommes pas en état d'exécuter sur notre propre territoires des entreprises qui contribueraient puissamment à développer notre commerce, comme, par exemple, le canal de la baie Georgienne dont le coût, dit-on, ne dépasserait pas $100,000,000. Le canal serait bien plus utile à l'Angleterre que quelques navires de guerre, puisqu'il abaisserait le prix du blé de trois centins par boisseau.

(Discours à Coteau-Landing, le 24 avril 1910.)

En demandant l'appel au peuple, nous sommes convaincus que nous prêchons la seule vraie politique qui a toujours été prêchée par tous les chefs des deux grands partis.

La position que nous avons prise sur cette question, c'est absolument celle qu'aurait dû prendre sir Wilfrid Laurier et les moutons qui le suivent, s'ils avaient voulus êtres conséquents avec les idées qu'ils ont soutenues jusqu'en 1908.

La première chose que l'on doit attendre d'un homme politique, c'est qu'il prêche au pouvoir ce qu'il a prêché alors qu'il était dans l'opposition.

Si jamais notre parti prend la tête des affaires de ce pays, moi pour un, je vous promets de rester fidèle à mes principes d'aujourd'hui. Et si le contraire arrivait, eh bien! je demande à ceux qui nous auraient élevés au pouvoir de nous en chasser.

(Assemblée de Saint-Jean, 3 décembre 1910.)

Ce pauvre Dr Paquet.

Ce serait un crime national que d'adopter une politique qui aurait pour objet de négliger le développement de notre pays et de contribuer à la construction d'une flotte qui irait combattre sur toutes les mers du monde.

Ce qui devait arrivé et ce qui arrive.

La loi de la marine a été adoptée par la Chambre avec une majorité de 43 voix et au delà de 50 députés de la province de Québec ont voté pour. S'il s'était trouvé 25 députés canadiens français pour voter contre la marine, ce projet n'aurait jamais été adopté. Et de même pour le projet de M. Borden, et c'est ce qui arrivera à la prochaine session si vous élisez 25 hommes indépendants soucieux de vos intérêts.

Le fier Sévigny.

C'est une loi nouvelle que celle de la marine. La question est venue en Chambre. M. Laurier voulait une marine. M. Borden, avec qui nous ne marchons pas, voulait donner des vaisseaux à l'Angleterre.

Un autre homme, un citoyen éminent de la province de Québec, s'est levé à son tour et a dit: "Nous ne ferons rien sans consulter le peuple". C'était la seule position logique.

L'intrépide Blondin.

Et en me levant pour appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), par lequel il demande un appel au peuple préalablement à aucune décision en cette matière, j'ai la pleine conscience de n'obéir qu'à la stricte dictée de mon respect pour le peuple et les institutions de ce pays, comme l'honorable député l'a fait lui-même.—(Débats de la Chambre des communes (version française), 3 mars 1910, p. 4710.)

Je suis l'un des plus jeunes députés de la Chambre, et ce n'est pas l'intérêt, mais ma conscience qui m'a dicté de m'opposer à la loi de la marine. Je l'ai fait non seulement contre M. Laurier, mais contre M. Borden également.—(Assemblée de Saint-Hyacinthe, le 18 décembre 1910.)

Je termine cette série de citations par quelques propositions de principes posées par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, que la Chambre pourra comparer avec celles de son honorable collègue le ministre des Postes.

En présence de cette proposition de M. Laurier (loi créant une marine canadienne), M. Borden proposait, lui, que le Canada donne, si réellement le péril allemand existait, vingt-cinq millions de piastres à l'Angleterre, mais qu'aucune politique permanente ne soit adoptée avant de consulter le peuple. M. Monk demanda de ne rien faire sans consulter le peuple. On lui dit qu'il s'isolait en prenant cette attitude, mais il persévéra, et le jour du vote il eût 18 députés (au nombre desqeuls se trouvait M. Bruno Nantel).

Pour moi, j'ai cru devoir me séparer de M. Borden sur cette question primordiale, et si, comme je l'espère, je redeviens votre député, j'entends conserver l'attitude indépendante que j'ai prise à ce sujet.

M. Bruno Nantel, à Saint-Jérome, le 31 août 1911. (Compte rendu du "Devoir" du 1er septembre 1911):

Si la province de Québec envoie 25 députés indépendants à Ottawa, la loi de la marine sera rappelée.

M. Bruno Nantel, à Saint-Jérome, le 31 août 1911. (Compte rendu du "Devoir"):

Est-il permis pour les hommes politiques d'avoir deux opinions opposées, l'une pour l'opposition et l'autre quand ils sont au pouvoir? En d'autres termes, la politique est-elle une farce ou une chose sérieuse.—(31 août à Saint-Jérôme.)

Quelle différence y a-t-il entre le fait de taxer les colonies pour le bénéfice de l'empire entre le fait, dis-je, de le taxer directement et le fait de les contraindre elles-mêmes de se taxer pour soutenir des armements pour la défense de l'empire, et les guerres de l'empire. La même chose, n'est-ce pas, c'est-à-dire la taxe sous une forme plus polie, mais non moins impérative, ni moins ruineuse, ni moins hideuse.

Ce principe est contraire à l'autonomie; que l'on agisse en les forçant virtuellement de

donner de l'argent, des flottes ou de maintenir des bateaux de guerre, ça ne change par la question.

M. Bruno Nantel, à la Chambre, le 2 mars 1910, hansard p. 4906:

Je voterai contre le projet de loi parce qu'il comporte l'admission de l'impérialisme militaire, parce qu'il tend à en faire inscrire le principe dans nos statuts. Je voterai contre la proposition en amendement (celle de M. Borden, le chef du cabinet dont M. Nantel est un des plus beaux ornements) parce qu'elle comporte le même principe, et que je n'admets pas que les circonstances présentes soient un cas d'urgence.

M. Bruno Nantel. à la Chambre, le 2 mars 1910. Extrait du hansard:

Mais quelle est notre politique à nous?

L'honorable député (M. Monk) a dit partout: Nous voulons rester dans le *statu quo*. Nous voulons avoir l'opinion du peuple avant de prendre une position définitive et adopter une politique permanente. Voilà l'attitude prise par le député de Jacques-Cartier et qu'il formule dans son amendement aujourd'hui.

Sa politique est de consulter le peuple et d'avoir son opinion sur cette grave question "de la marine".—(M. Bruno Nantel, à la Chambre des communes, le 23 novembre 1910. Hansard, p. 201.)

Et aujourd'hui, rivés, boulonnés et cadenassés à la crèche ministérielle, ils renient leurs promesses et leurs paroles, ils renient tout, leurs principes, leurs idées, leurs chefs Monk et Bourassa; ils restent cois et muets, à l'exception cependant de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur qui, lui, se paye le luxe de se faire interviewer par les journalistes et qui publie dans la 'Patrie" du 18 février: " Qu'il faut aider l'Angleterre pour qu'elle garde sa suprématie, la sauvegarde de toutes nos libertés ", le tout enjolivé de sa plus récente photographie.

Hier contre la contribution, et tantôt pour le référendum au peuple et tantôt pour le *statu quo*; aujourd'hui, contre le *statu quo*; contre l'appel au peuple, mais en faveur d'une contribution directe.

J'ai déjà voté, monsieur le président, contre le principe de la contribution directe et en argent, et cette fois encore j'enregistrerai ma plus énergique protestation contre la mesure à nous proposée parce que, appuyer telle mesure serait rétrograder, retourner à l'état de tributaire et de colonie et renoncer à l'autonomie que nous avons conquise des autorités impériales, grâce à l'énergie, au travail et à la diplomatie du chef distingué du parti libéral. Et de plus parce que l'offre d'un don ou cadeau de 35 millions à l'Angleterre pour sauvegarder sa suprématie sur les mers serait, dans mon humble opinion, une injure à la mère patrie qui, d'après les rapports officiels, en six années, depuis 1906, a réduit sa dette nationale de $3,333,475,665, et cependant la Grande-Bretagne conservait toujours sa suprématie maritime qui n'a jamais été en danger, quoi qu'en disent mes honorables amis de la droite.

On nous traite de séparatistes. Je tiens en main une brochure qui répond à cette accusation injuste et qui a été écrit par M. John Boyd. Je conseille aux députés de Frontenac (M. Edwards) et de Calgary (M. Bennett) de lire cette brochure et ils y trouveront bien des lumières qu'ils paraissent ne pas posséder sur le compte des Canadiens-Français. Voici ce que dit M. Boyd de l'attitude de la province de Québec, sur la question navale, et de l'appréciation qu'il fait de la mentalité des Canadiens-Français:

On expose souvent sous un faux jour dans les autres parties du Dominion l'attitude de la province de Québec sur cette question, et les représentants des autres provinces du Parlement ne la comprennent peut-être pas entièrement. On a l'habitude, dans certains milieux, de représenter les Canadiens-Français comme étant hostiles à la Grande-Bretagne et au reste de l'empire. On ne peut plus honteusement diffamer un peuple loyal, dévoué et patriote. L'erreur trop commune des Anglo-Canadiens est de croire que les Canadiens d'origine française devraient envisager cette question sous le même angle que ceux d'origine anglaise, écossaise ou irlandaise. Il va sans dire que ceci est peu naturel et que l'on se montre tout à fait trop exigeant. Les Canadiens-Français respectent le drapeau britannique, parce qu'ils le considèrent comme la garantie de leurs droits et de leurs libertés, parce qu'ils sont convaincus que sous son égide ils seront traités avec justice. Le peuple de la province de Québec est premièrement et essentiellement canadien, mais il n'en est pas moins vivement attaché au lien britannique et dévoué à l'intérêt de l'empire. Il a plus d'une fois manifesté sa fidélité et, lorsque les circonstances se présenteront, la grande masse du peuple canadien-français sera, j'en ai la conviction, fidèle à la tradition de sa race. Bien que les Canadiens-Français refusent de se laisser imposer leurs manières de voir, on ne fera pas impunément appel à leur raison, à leur loyauté et à leur patriotisme. Lorsque la question sera soumise au Parlement, on peut espérer que les représentants de la province de Québec ne la débattront pas à un point de vue mesquin et borné, mais au point de vue des représentants des autres provinces, c'est-à-dire, au point de vue **des intérêts nationaux du Canada, eu égard** aux intérêts de l'empire dans son ensemble.

Je suis en faveur d'une marine canadienne, organisée, construite et équipée au Canada, sous le contrôle du gouvernement canadien et qui pourra être mise à la disposition de l'amirauté anglaise, avec la permission du Parlement canadien.

Je voterai donc pour l'amendement de l'honorable chef de l'opposition et pour le sous-amendement de l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie).

M. MARCIL (Bonaventure): Plus j'ai entendu débattre cette **question, plus je** suis convaincu que c'est la plus importante

qui ait été soumise au peuple canadien. Je suis heureux, monsieur le président, que vous ayez conservé les traditions des débats, ainsi que les autres membres qui ont occupé leurs sièges au cours du présent débat, et que vous n'ayez aucunement essayé de circonscrire la liberté de parole et la liberté d'expression qui ont existé dans le passé et qui, j'espère, seront longtemps maintenues dans cette Chambre, où les représentants du peuple ont l'entière liberté d'exprimer leurs idées aussi à fond et aussi librement qu'ils jugent de leur devoir de le faire. Le projet dont nous sommes actuellement saisis portera préjudice à toutes nos relations avec la mère patrie. Dans tout le cours du présent débat, pas un membre des deux côtés de la Chambre n'a prononcé une parole que l'on puisse interpréter comme malveillante ou hostile à l'égard de la mère patrie. Il a été manifesté un grand attachement envers le pays auquel nous devons nos libertés constitutionnelles et politiques. La seule question qui nous sépare est la manière d'aider à l'empire britannique, dont le Canada est le plus brillant joyau et la principale colonie. La gloire de l'Angleterre aujourd'hui consiste dans les grandes œuvres exécutées par ses marins, ses soldats et ses négociants. Elle a remporté ses plus grandes victoires, sur eau et sur terre, contre la France et contre l'Espagne, qui a jadis été une grande nation de l'Europe. Celle-ci a depuis longtemps cessé d'être un important facteur, mais c'est à Trafalgar et à Waterloo que l'Angleterre a moissonné la gloire qui appartenait légitimement à ses soldats et à ses marins.

La France était alors pour l'Angleterre un danger plus grand que ne l'est aujourd'hui l'Allemagne. Mais elle est devenue son alliée, et il a été dit avec vérité que la paix de l'Europe était assurée pour aussi longtemps que la France et l'Angleterre resteraient amies. Dans ce débat la France a été perdue de vue: on nous a parlé des flottes des alliés de l'Allemagne, mais non pas de celle de la grande alliée de l'Angleterre.

On a dit que cette contribution de 35 millions est destinée à l'acquittement d'une dette du Canada envers la Grande-Bretagne pour la protection qu'il en a reçue. Que sont pour l'Angleterre 35 millions? L'Angleterre est le grand centre financier de l'univers; aucun autre pays ne peut lui disputer cette position. Elle est le marché international de l'argent. Ses placements à l'étranger, dans les colonies anglaises comme dans les autres pays, sont si vastes que cette somme, en y songeant, vous paraît insignifiante. De fait, autant vaudrait offrir 35 cents. Notre affaire serait de marcher sur les traces de ceux qui nous ont précédés dans la mise en valeur de nos ressources et, pour couronnement, donner au Canada ce dont il a le plus besoin: une marine marchande suivant de près l'établissement d'une marine militaire. Le Canada a pris un temps la cinquième place parmi les nations de la terre en fait de construction maritime; mais, chose regrettable, ce n'est plus le cas aujourd'hui, et l'emploi de cette somme à la construction de vaisseaux canadiens rétablira cette industrie au Canada et donnera de l'ouvrage à des milliers de gens. Dans les lettres échangées au mois d'octobre 1912 entre le premier ministre et l'amirauté, celle-ci déclare que, si le Canada adoptait certaine politique, elle entreprendrait de construire au Canada une certaine classe de vaisseaux, et il est extraordinaire que, dans la dépêche du secrétaire d'Etat des colonies à Son Altesse royale le Gouverneur général en novembre 1912 cette correspondance soit absolument ignorée. La résolution unanimement adoptée par cette Chambre en mars 1909 a été communiquée à la conférence ouverte cette année-là, et le gouvernement impérial a accepté les vues du Canada. En rendant compte à la Chambre de ce qui venait de se passer, le premier ministre a déclaré qu'il en était satisfait. En soumettant la chose à la conférence, M. McKenna avait dit, touchant la principale obligation de la conférence de décider de la meilleure ligne de conduite à suivre par les colonies, qu'il serait possible d'agir selon des principes propres à assurer l'accroissement des forces navales des colonies. Nous n'avons pour ce qui s'est passé entre le présent premier ministre, ses collègues et l'amirauté que ce mémoire, qui ne renferme nulle contradiction de l'attitude prise antérieurement par l'amirauté. Il est donc évident que les ministres s'étaient rendus en Angleterre résolus d'avance à offrir une contribution. Cette politique était en désaccord avec la résolution de 1909. Avec la politique que l'on nous propose aujourd'hui, nous pouvons tenir pour abandonnée l'idée d'une marine canadienne. Une loi cependant est toujours là dans nos statuts qui prescrit la création d'une marine de guerre canadienne, et il a été mis au budget un crédit de $500,000 pour son entretien.

Nous avons d'une part la politique anglaise et, d'autre part, une politique canadienne. Nous avons une politique que des ministériels jugent en partie acceptable et que, sous d'autres rapports, un autre groupe de la droite accepterait. Lors de la présentation de ce projet de loi, le premier ministre a déclaré que le Canada devrait avoir voix dans la direction de la politique étrangère de l'empire. Tout ce que nous obtiendrons, ce sera que le Canada soit invité à envoyer un représentant au comité de la défense. Déjà il y a quelques années sir Frédéric Borden, ex-ministre de la Milice, a été invité à siéger dans ce comité pour les affaires intéressant le Canada; la concession qui nous est faite n'est en réalité

d'aucune importance. On ne nous consulte pas sur la politique étrangère de l'Angleterre; cette politique reste dans les mains du gouvernement britannique, sous la direction de la chambre des communes anglaise. Rien dans la note de l'amirauté n'indique ce que celle-ci entend faire pour le Canada. Les lettres adressées par M. Churchill à notre premier ministre n'ont, autant que je peux voir, aucun caractère officiel. Ce sont de simples notes échangées entre deux ministres, et elles sont rédigées de manière que le ministre de la Marine de la Grande-Bretagne ou celui qui le remplacera pourront éluder les conditions que l'on fait. En parcourant cette note, l'on est porté à croire qu'elle a été manifestement rédigée dans le seul but de créer un péril allemand. En ce qui concerne le Canada, il y a peu de satisfaction à obtenir de cette note. Nous savions, avant qu'elle fût soumise, ce qu'elle contient, puisque les déclarations faites devant la chambre des communes anglaise nous avaient appris la situation de l'Angleterre. Nul Canadien ne peut lire ce mémoire sans comprendre qu'une injustice a été faite au Canada. Le Canada a suffisamment payé les services qui lui ont été rendus par la marine marchande de l'Angleterre. Les armateurs anglais doivent retirer du Canada au moins 50 à 100 millions pour le transport de ses marchandises, de manière qu'ils ont été pleinement indemnisés des frais que l'on a pu faire pour l'entretien de la flotte anglaise. Cette flotte a été maintenue surtout dans le but de protéger l'empire britannique, et cet empire a été maintenu surtout dans l'intérêt de ceux qui habitent les Iles-Britanniques. Nous devrions, comme l'Angleterre, faire pour le Canada ce qu'il a fait pour la Grande-Bretagne. Les vues de l'amirauté ont varié au gré de la circonstance, comme le font voir les rapports des conférences coloniales de 1902, 1907 et 1909. Le mémoire soumis à la présente administration a été dressé dans un certain but, et, plus tard, lorsque nous connaîtrons les dessous de cette histoire, nous saurons quelles sont les circonstances qui l'ont amené. Nous saurons pourquoi ce document a omis de mentionner deux lettres du premier ministre du Canada, datées le 3 et le 5 octobre, et traitant de cette affaire. C'était une condition que le Canada devait obtenir quelque chose en retour, mais il n'y a pas un mot dans le mémoire relativement à ce que le premier ministre a demandé. Le mémoire de l'amirauté soumis à la conférence impériale de 1909 était bien différent de celui qui a été reçu récemment. A cette conférence se trouvaient représentées toutes les colonies de l'empire, et il y a été énoncé pour la défense une politique conforme aux termes de la résolution unanimement adoptée en mars 1909 par cette Chambre. Au sortir de cette conférence, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se sont mis en devoir d'agir. L'Australie réalise le projet alors adopté et elle possède aujourd'hui une flotte qui fait l'orgueil des mers australes. Elle fait ce que devra faire tôt ou tard le Canada. Il nous faudra emboîter le pas derrière les autres nations.

On nous dit que la situation de la Grande-Bretagne est fort précaire comparativement à ce qu'elle était en 1905 ou 1906 quand l'Allemagne a commencé de construire sur une plus grande échelle sa nouvelle flotte, mais beaucoup de ce que l'on imprime à ce sujet et que l'on fait parvenir à des membres de cette Chambre se publie dans l'intérêt d'un parti politique en Angleterre. S'il existait pour la Grande-Bretagne un réel danger, chacun de nous ici serait prêt à voter les fonds voulus pour l'aider à faire face à ce danger. Comme l'ont dit beaucoup de ceux qui ont pris la parole sur cette question, ce serait une faute grave que de consacrer 35 millions à construire des navires de guerre qui serviraient dans la mer du Nord, où l'Angleterre n'a pas besoin d'aide et lorsque ces vaisseaux ne feraient qu'ajouter aux charges qui pèsent sur le contribuable anglais.

Nous avons eu autrefois des premiers ministres fort capables au Canada, qui, pour la plupart, étaient des conservateurs, et nul d'entre eux n'aurait voulu d'une pareille politique. Sir John Macdonald n'auraient pas agi de cette façon, comme le démontrent les discours qu'il a prononcés en diverses circonstances.

L'exemple donné par l'Australie en fait de défense navale mérite d'être suivi par le Canada. Elle possède une flotte qui est absolument sous l'autorité du parlement australien, et il n'est pas trop tard pour que ce pays-ci imite l'Australie dans ce qu'elle a fait. De son côté la Nouvelle-Zélande a montré ce que peut faire une colonie, bien que, selon moi, la Nouvelle-Zélande ne puisse dans toutes les circonstances se comparer au Canada. Sa population est faible, comme l'est sa superficie; ses ressources sont restreintes et elle n'a pas pour l'organisation d'un service local de défense par mer les facilités que possède le Canada. Nous pouvons trouver de nombreux exemples dignes d'être imités dans la marche qu'ont suivie les pays étrangers en fait de défense navale. L'Australie, la Russie, les Etats-Unis, le Japon, le Chili, le Danemark, la Chine, la Grèce, les Pays-Bas, le Pérou, l'Espagne, la Turquie; tous ces pays ont pris des mesures décisives en vue de créer des forces navales qui leur fussent propres, des vaisseaux construits par leurs propres ouvriers et qui sont sous leur direction.

Il n'y a rien dans le mémoire qui, selon moi, nous justifie de voter 35 millions des

deniers du peuple canadien pour l'objet proposé. Je crois que le meilleur moyen d'accroître les forces navales actives de l'empire serait de continuer le développement d'une marine canadienne et de donner effet à la résolution unanimement adoptée en dehors de toute pensée politique. Nous devrions faire tout ce qu'il est en notre pouvoir de faire pour aider l'empire britannique à continuer d'être un puissant instrument de paix dans le monde entier. Le Canada devient rapidement un pays cosmopolite; il nous vient des gens de toutes les parties du monde, et il ne faudrait pas leur donner à penser qu'ils viennent s'établir dans un pays qui va supporter une partie des charges militaires de l'Europe. Si cette impression était créée, ce serait une grande faute et un faux mouvement. L'amirauté anglaise a eu la sagesse de mettre dans son mémoire un paragraphe qui nous sauve, quand elle dit que les Canadiens doivent être laissés absolument libres dans cette affaire. Ces lignes devraient être gravées sur les portes du Parlement. Si le gouvernement anglais a, par l'intermédiaire de l'amirauté, commis une faute en acceptant du Canada la contribution projetée, nous ne devrions pas, nous qui connaissons les conditions locales, les sentiments des Canadiens et les difficultés en présence desquelles se trouve le Canada, commettre cette faute. Mon idée dans les circonstances est que de ce côté-ci (la gauche), nous avons parfaitement raison d'agir comme nous l'avons fait et nous voulons qu'il soit bien compris que nous entendons garder cette attitude jusqu'au bout. Nous n'avons pas mandat pour cette contribution. Si le Gouvernement nous avait demandé 35 millions pour augmenter la flotte canadienne, nous aurions tous sans exception consenti à la chose, et cette question de marine aurait été résolue à l'unanimité du peuple canadien. Je crois qu'une grave erreur a été commise, mais il est encore temps de la réparer. La loyale opposition de sa Majesté a décidé d'aller jusqu'au bout et d'épuiser, pour la sauvegarde des intérêts du peuple canadien, tous les moyens constitutionnels. Nous voulons faire comprendre au premier ministre qu'il n'y a pour le Gouvernement qu'une chose à faire, et c'est d'aller devant le peuple afin que lui-même décide la question. Telles sont les raisons pour lesquelles je voterai en faveur de l'amendement.

M. CRUISE: Jusqu'à présent, je n'ai pas pris part au débat sur cette importante question. J'ai l'honneur de représenter un vaste comté comptant une population de plus de 44,000 âmes. Le comté étant surtout agricole, les cultivateurs et les journaliers forment environ 85 p. 100 de la population. Mon collège électoral ne m'a pas donné mission de représenter ici un parti politique. J'ai été élu pour représenter le comté d'abord et le Dominion dans son ensemble. Je me propose de traiter cette importante question non pas au point de vue politique, mais à titre de Canadien et de sujet britannique. $35,000,000, voilà une forte somme à expédier en Angleterre dans les circonstances présentes. Un mot de la situation du Manitoba. L'an dernier nous comptions sur une très forte récolte. Les moissons paraissaient belles au commencement de la saison, mais par suite des conditions climatériques qui ont régné dans cette province, une certaine quantité de grain a été endommagée, et les cultivateurs ont dû accepter des prix peu rémunérateurs pour leur grain, à l'époque du battage. Dans une partie de mon comté, du côté nord-est de la montagne de Dauphin, des centaines de cultivateurs ont perdu leurs récoltes l'automne dernier. Dans certains cas leurs récoltes étaient ensevelies sous plus de deux pieds de neige. Je mentionne ces faits pour mettre en relief les conditions qui ont régné dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et pour montrer comment le cultivateur qui a perdu sa moisson, l'an dernier, envisagera une mesure comportant une si forte dépense que celle proposée par le Gouvernement. Le gouvernement conservateur propose d'effecter ces deniers à la construction de trois grands cuirassés. Le parti libéral veut consacrer cet argent à la construction de navires de guerre au pays. En agissant ainsi, nous augmentons les forces de l'amirauté tout autant, sinon plus, qu'en faisant construire nos navires dans la mère patrie. A la dernière session au cours du débat sur la réciprocité, les députés conservateurs nous disaient qu'ils allaient créer un débouché ici même pour nos industries manufacturières. Voici qu'une excellente occasion s'offre au Gouvernement pour la création de ce marché national en établissant une des plus grandes industries qu'on puisse créer dans un pays, la construction de navires. En agissant ainsi, les ministériels rempliraient leurs promesses et ne seraient pas exposés à l'accusation d'illogisme dans leur conduite. Le gouvernement fédéral a affecté chaque année des milliers de dollars au service de l'immigration, et quel meilleur système d'immigration pourrions-nous adopter, je vous le demande, que de reconnaître la valeur qu'aurait pour ce pays une grande industrie de constructions maritimes qui, par suite de l'emploi qu'elle offrirait, engagerait des milliers d'immigrants à venir au Canada?

En discutant cette énorme dépense de $35,000,000, on devrait se rappeler, si l'on désire venir en aide à la mère patrie, que les équipages de marins sont plus nécessaires à la Grande-Bretagne que les vais-

seaux mêmes; or, le Gouvernement ne veut pas fournir de marine. Il n'a pas prouvé que la Grande-Bretagne bénéficiera de cette contribution qui obligera l'amirauté à fournir trois mille hommes, outre ceux qui sont déjà enrôlés dans son service naval, et le simple bon sens nous dit que la fourniture d'équipages aux trois dreadnoughts projetés et leur entretien ne serviront qu'à aggraver le fardeau du contribuable britannique. Mais, abstraction faite de toute considération relative aux marins et aux vaisseaux, le mémoire de l'amirauté nous dit que ce que le gouvernement britannique apprécie le plus est l'effet moral. Relisons le premier paragraphe de ce mémoire:

Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada, si les ministres canadiens le jugent à propos.

Les lords commissaires de l'amirauté sont prêts à s'exécuter et à compléter sous une forme qui puisse être rendue publique, les conversations et communications confidentielles qui ont été échangées, ou ont eu lieu, entre l'amirauté et les ministres du Parlement du Dominion, au cours de leur récente visite au Royaume-Uni.

L'amirauté comprend parfaitement quel important secours matériel, et surtout moral, peut lui apporter le Canada dans les efforts qu'elle déploie pour maintenir la supériorité de la marine anglaise sur les hautes mers; mais elle juge nécessaire de se défendre du reproche de vouloir exercer, même de la manière la plus indirecte, une pression sur l'opinion publique au Canada, ou de chercher à influencer le Parlement canadien dans une question qui clairement ne regarde que le Canada.

L'amirauté, dès lors, se borne entièrement à exposer la situation telle qu'elle est; ce sera au Gouvernement et au Parlement canadiens à tirer leurs propres conclusions.

Voici le passage que je tiens à souligner:

L'amirauté comprend parfaitement quel important secours matériel, et surtout moral, peut lui apporter le Canada dans ses efforts qu'elle tente pour maintenir la supériorité de la marine anglaise sur les hautes mers.

Je le demande à cette Chambre, quel effet moral peut-il découler de cette contribution de trois cuirassés offerts à la métropole, veufs de tout équipage? Le Gouvernement aurait tout aussi bien pu considérer comme suffisant l'envoi d'habillements et de canons à la Grande-Bretagne à l'époque de la guerre Sud-Africaine, et liu demander de fournir les hommes et les munitions, que d'admettre que la proposition actuelle répondra aux besoins de la mère patrie.

Quand les ministres canadiens ont été en Angleterre, l'été dernier, ils ont eu l'occasion de voir la plus grande revue navale qui ait jamais été passée dans l'histoire du monde. Supposez que dans trois ans d'ici il y ait une autre revue navale et que la flotte défile devant le roi, notre souverain. Quel orgueil pour les Canadiens de voir les navires de la Nouvelle-Zélande passer en ligne, montés par les citoyens de ce pays, les navires de l'Australie montés par des Australiens, les navires du Sud-Africain montés par des hommes du Sud-Africain et ces trois grands navires canadiens, portant des noms canadiens historiques sans un seul Canadien à bord pour chanter le "Maple Leaf"? Quand Londres a fait une si grande réception au général Botha, bien qu'il ait combattu quelques années auparavant contre l'Angleterre, c'est que l'enthousiasme des Anglais allait à la personnalité de Botha comme le type de l'unité de l'empire et le camarade de leurs fils. Quelle camaraderie, je le demande, peut-il y avoir avec ces trois vaisseaux sans équipages qui sont offerts par le Canada à la maison de l'empire. Le premier ministre nous dit qu'il faudrait vingt-cinq ou cinquante ans pour avor une force navale effective si nous construisions des navires au Canada. Je crois que mon très honorable ami est trop pessimiste sur ce point, et l'opinion des hommes qui ont une connaissance pratique de la construction maritime ne confirmera pas ces paroles. J'ai reçu dernièrement une lettre d'un de mes électeurs qui demeurait autrefois dans le nord de l'Angleterre et dont les fils étaient intéressés là-bas dans les chantiers maritimes. Cette lettre donne une bonne idée de ce que nous pourrions espérer si nous nous lancions dans l'industrie de la construction maritime au Canada. La lettre est écrite par M. Robinson, qui s'exprime ainsi:

Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle, ont commencé en 1847 comme atelier de machines. Ils ont coulé leur premier canon en 1858, mais n'ont commencé à construire des navires qu'en 1880 et en deux ans ils ont achevé un des plus grands navires de l'époque. Cette maison vient d'inaugurer les plus vastes chantiers maritimes du monde, sur la Tyne. Il a fallu juste dix-huit mois pour préparer l'emplacement où se construira la quille qui peut appartenir à un de nos navires canadiens.

Si Armstrong, Whitworth & Co, ont pu faire cela sur la Tyne, ils auraient pu le faire en moins de temps sur le Saint-Laurent, car sur la Tyne ils ont eu à faire disparaître des maisons et autres constructions et ont du obtenir l'autorisation d'arrêter ou de suspendre des passages pour navires, des chemins et des rues.

Armstrong, Whitworth & Co., ont leur chantier de constructions maritimes et leur fonderie de canons en Italie, et je suis bien sûr que si le gouvernement Laurier avait été réélu, cette compagnie ou une autre aurait pu facilement établir des chantiers qui seraient maintenant en activité au Canada.

S'il est vrai qu'il est nécessaire d'avoir du charbon à bon marché dans le voisinage d'un chantier maritime, c'est une erreur de croire que la présence du minerai de fer soit nécessaire. Les Armstrong importent beaucoup de minerais de fer, bien qu'ils aient des mines

sur la Tyne septentrionale à environ 40 milles. A la connaissance du soussigné, ils ont fait venir il y a des années une grande quantité de leur d'acier de Sheffield (à 150 ou 200 milles de distance). Les constructeurs du "Mauretania", Swan, Hunter & Wigham Richardson, achètent une grande quantité de leurs matériaux.

Que dire de l'avantage de faire venir des ouvriers experts? Ne sont-ce pas précisément les hommes qu'il nous faut? Nous faisons venir des fermiers d'Angleterre et ils ne se trouvent pas remplacés, mais si nous faisions venir des ouvriers compétents, l'Angleterre pourrait trouver deux hommes pour chaque vide que nous créerions. La maison de Vickers, Maxim & Co., est presque une nouvelle création et la ville de Barrow-in-Furness a été fondée dans la dernière moitié du 19ème siècle.

Je crois que ces grandes industries renouvellent leur outillage en moyenne tous les dix ans, parce que dans cet intervalle il devient suranné, de sorte que c'est simplement un non sens de parler de vingt-cinq ou cinquante ans pour la création d'un chantier maritime.

Je crois aussi que si le gouvernement canadien envoyait une circulaire à chacune des grandes compagnies de constructions maritimes anglaises, quelques-unes de ces compagnies seraient prêtes à garantir un dreadnought dans l'espace de deux ans, et cela aussi rapidement qu'on peut le faire en Angleterre. Une fois que la cale de construction est posée, la construction du navire se fait simultanément avec le chantier.

La plus grande faiblesse qui existe dans le projet du gouvernement Borden, c'est l'absence des hommes. Lorsque nous avons parmi les flotteurs des rivières de Québec et d'Ontario les meilleurs hommes pour soldats, je crois que dans les pêcheurs des Provinces maritimes nous avons les meilleurs matelots du monde. Certainement! Ils sont à l'œuvre depuis deux cents ans et il n'est que juste, si nous trouvons parmi ces hommes un Nelson ou un Collingwood ou même un Hervé Riel, de lui donner une occasion de se distinguer. Je dois dire que ce Canadien distingué, sir Edouard Girouard, K.C.B., après s'être élevé au grade de lieutenant-général dans l'armée anglaise, est maintenant le directeur-gérant de l'Armstrong, Whitworth & Co. Cela montre ce que peut faire un Canadien quand il en a l'occasion. Le malheureux accident survenu au steamer "Royal-George" prouve la nécessité absolue d'avoir un chantier maritime de tout premier ordre au Canada. On ne peut pas admettre que des navires de guerre désemparés soient obligés de traverser l'Atlantique pour aller se faire radouber sur la Clyde ou la Tyne.

Je prétends que si l'on peut construire des navires en Australie et les équiper, il n'y a aucune raison pour que nous ne fassions pas la même chose au Canada. On dit que nous avons 80,000 pêcheurs au Canada et je suis persuadé que si le recrutement pour une marine canadienne était bien fait, il y aurait assez d'hommes pour monter nos navires. Nos volontaires consacrent deux semaines par an à faire l'exercice, et si le système employé dans la milice étaient appliqué à la marine, je n'ai pas de doute que ce serait un succès.

On me dit que les pêcheurs sont employés pendant cinq ou six mois de l'été et qu'en hiver ils n'ont rien à faire. Nous pourrions employer ces hommes sur des navires-écoles quand ils ne sont pas occupés à leur travail ordinaire et après cette période, je crois que 25 p. 100 d'entre eux resteraient dans l'armée navale permanente et les autres formeraient une réserve navale qui serait appelée en cas de besoin. Je constate que dans le budget de cette année, déposé par le Gouvernement, il y a une somme de $2 570,000 pour le service naval en vue de l'entretien du "Niobe" et du "Rainbow" et pour d'autres dépenses de notre établissement naval. Dans le même budget, il y a un crédit de $10,500,000 pour l'entretien de la Milice et de la Défense, sans compter $1,785,000 pour des manèges et des armements. En supposant que le budget supplémentaire pour ces différents services s'élèvera à $500,000 et en y ajoutant les $35,000,000 qu'on se propose d'envoyer en Angleterre pour les trois dreadnoughts, nous avons un total de $50,355,000 que nous demandons de voter cette année pour des besoins navals et militaires. Je voudrais comparer ce crédit avec le montant accordé par le Gouvernement pour l'encouragement de l'agriculture dans ce pays. Le même budget qui contient cette forte somme pour des dépenses militaires et navales ne porte qu'un crédit de $2,508,500 pour l'agriculture, et en ajoutant les $700,000 que l'on trouvera dans le bill de l'honorable ministre de l'Agriculture, nous avons un total demandé par le Gouvernement en vue d'encourager l'agriculture, de $3,208,500. Quand cela finira-t-il? Le Canada doit-il être changé en un vaste camp militaire, alors que nous accordons $50,000,000 à l'armée et à la marine et une modeste somme de $3,000,000 pour l'agriculture. Est-il étonnant que les cultivateurs de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba aient adopté une résolution condamnant la politique navale du parti libéral, comme la politique Borden. Je crois que les agriculteurs de l'Ouest ont eu raison d'adopter cette résolution, parce qu'ils savent que c'est eux qui auront à payer la note et ils savent aussi que, si la guerre éclatait demain, ce serait eux qui auraient à combattre. Dans les conditions actuelles, $35,000,000 est une grosse somme d'argent à envoyer hors du pays. L'agriculteur est le principal producteur de la richesse du pays et les agriculteurs du Manitoba s'intéressent davantage à avoir des marchés plus vastes, plus de wagons pour trans-

porter leur grain, des tarifs à meilleur compte, des frais de messageries moins élevés, une réciprocité dans la surstarie et une augmentation de la préférence britannique.

M. POWER (Québec-ouest): Monsieur le président, je suis fier de représenter une circonscription de la cité historique de Québec sur la citadelle de laquelle flotte pendant 365 jours par an le grand vieux Union Jack, pour souhaiter la bienvenue à tous les étrangers qui remontent le vaste Saint-Laurent et pour le prévenir qu'en venant au Canada, il n'entre pas sur une terre étrangère. Il voit flotter fièrement devant ses yeux sur la citadelle de Québec, son drapeau, notre drapeau, le noble Union Jack qui depuis mille ans a bravé les combats et les tempêtes et à l'ombre duquel les Canadiens jouissent dans la plus grande mesure de la justice et de la liberté. Dans la vieille cité de Québec, chaque rocher, chaque ruelle, raconte un haut fait ou une action d'héroïsme qui a été accompli dans le passé par ses habitants. Je me souviens très bien quand le gouvernement anglais a rappelé les troupes impériales de la vieille forteresse. Quand le 70e régiment et le 60e fusiliers, les dernières troupes régulières au Canada, ont été embarqués sur le navire, la population de la ville, sur la terrasse Dufferin, a fait ses adieux en agitant des drapeaux parce qu'elle savait bien que quelque soit le sort réservé aux soldats anglais, ils honoreraient l'empire et que lorsque les fils du Canada occuperaient la citadelle, ils ne manqueraient pas à leur devoir et à leur dévouement envers le pays. Aujourd'hui, ce sont des soldats et des officiers canadiens qui défendent la vieille forteresse, et si le jour venait où ils seraient appelés à la défense de leur pays, nous n'avons pas besoin de craindre pour leur courage.

Comme il en a été ainsi avec les forces militaires, il en sera de même avec les forces navales si nous avions une marine équipée par des Canadiens. Quand la résolution de 1909 a été adoptée à l'unanimité par la Chambre, tous les Canadiens, conservateurs et libéraux, ont cru que le jour était enfin venu où nous allions avoir une marine canadienne pour défendre nos rivages. Les discours prononcés alors sont trop mémorables pour être encore cités. Ce fut la gloire du chef du parti libéral qui a dirigé les destinées de ce pays pendant quinze ans, qui a fait du Canada l'orgueil et la gloire de tout véritable citoyen britannique, ce fut son honneur d'inaugurer une véritable marine canadienne; mais le jour vint où la division et la discorde pénétrèrent dans les rangs du parti conservateur et où un certain élément de la province de Québec laissa l'appétit du pouvoir l'emporter. Ce ne fut pas seulement dans le comté que

j'ai l'honneur de représenter que la bataille fut engagée, elle le fut dans le vieux comté de Québec, elle le fut encore de Lévis à Gaspé et beaucoup des défenseurs de la politique navale du parti libéral tombèrent dans la lutte pour être remplacés aujourd'hui par des hommes qui, oubliant leurs principes, ont des sièges dans cette Chambre.

Je ne suis pas disposé à répéter les nombreuses déclarations faites par ces soi-disant nationalistes dans la campagne de la province de Québec, je laisserai cela à la conscience même de ces gens; je le laisse à leurs électeurs et, monsieur le président, le jour de la rétribution n'est pas éloigné. Les hommes siégeant aujourd'hui sur les banquetttes du trésor ont avec une inconséquence extraordinaire changé leurs principes depuis cette journée mémorable de 1909 quand la résolution fut unanimement adoptée par cette Chambre, et l'excuse qu'ils en donnent est qu'il existe un cas d'urgence qui nécessite l'envoi par ce pays de $35,000,000 pour renforcer la marine britannique. Je ne référerai pas à ce qu'ont dit Winston Churchill ou Lloyd George ni aucun autre de ces hommes d'Etat anglais, mais je prétends simplement et avec assurance que s'il existe une urgence, elle est plutôt dans le cœur et dans l'esprit des membres du Gouvernement qui dirigent depuis deux ans les destinées de ce pays et qui, voyant qu'ils ne pouvaient rien faire pour promouvoir les intérêts de cette nation, de façon à tenir la parole donnée aux nationalistes de Québec, se proposent aujourd'hui d'envoyer du Canada $35,000,000 à titre de contribution à la marine britannique. J'ai entendu l'honorable député du comté de Québec (M. Pelletier) déclarer de son siège en cette Chambre que cela prendrait vingt-cinq ans pour construire des navires en Canada, et je dis que cela est une diffamation de la population du Canada.

Pourquoi cela prendrait-il vingt-cinq années pour construire une marine en Canada? J'ai eu l'occasion depuis trente-cinq ans de traverser l'Atlantique presque en toute saison, et, dans le cours de mes affaires, j'ai visité la plupart des chantiers maritimes du Royaume-Uni. J'ai vu ces chantiers grandir et devenir de leur modeste début les immenses centres d'industrie qu'ils sont aujourd'hui. Je me rappelle l'époque où le chantier de construction maritime de Queen's-Island, à Belfast, n'était qu'une industrie insignifiante et, aujourd'hui, on y emploie plus de 14,000 hommes pour produire ce qui est probablement le plus fort tonnage d'aucun chantier de l'univers. Qu'on n'oublie pas que lorsque l'industrie de la construction de navires fut établie à Belfast, on n'y avait pas à portée facile les avantages qu'on peut trouver dans nombre d'endroits au Canada. On n'y

avait ni le fer ni la houille qu'on peut trouver en abondance en Canada. Ce qui a constitué l'industrie de la construction navale à Belfast, ce fut le talent et le génie d'Edward Harland et de J. S. Wolff, appuyés quelques années plus tard par un homme né dans la cité de Québec et qui, dans les années de sa jeunesse, surveillait le martelage des navires en bois sur les rives de la Saint-Charles; j'ai nommé lord Pirrie. N'avons-nous pas de nos jours en Canada des hommes d'assez de génie pour marcher dans les traces de lord Pirrie?

L'industrie de la construction de navires dans Québec n'est pas une affaire nouvelle; de fait, dans le comté représenté par le ministre des Postes, elle fut durant cent cinquante ans une industrie florissante. Dans le vieux district de Sillery, durant un demi-siècle, ma propre firme a construit des navires qui ont porté la croix de Malte dans tous les ports de l'empire britannique. Et les anciens Québécois se rappellent que la maison écossaise des Gilmour a lancé plus d'un superbe navire portant le pavillon de la "P. et G. G." et transportant des cargaisons par tout l'univers. Nous avions alors, le long de la rivière Saint-Charles, engagés dans l'industrie maritime, des hommes ayant des noms destinés à passer à l'histoire: les Baldwin, les Dinning, les Valin, les Ross, les Samson; des hommes qui en ces temps-là même n'eurent aucune crainte de se lancer dans l'industrie de la construction navale, qui y obtinrent de beaux succès et qui construisirent les navires arborant le pavillon de James Ross, un des plus grands princes de la finance de Québec. Je vois dans les archives qu'à une date aussi lointaine que 1797, on a construit à Québec 51 navires et que durant chaque année successive jusqu'en 1864, quand 75 vaisseaux furent lancés des cales de Québec, un grand nombre de navires y furent construits. Puis les steamers commencèrent à remplacer les voiliers et cette industrie baissa graduellement. Je pourrais mentionner, monsieur le président, que Québec a la haute distinction d'avoir lancé le "Royal-William", le premier bateau qui ait traversé l'Atlantique en fournissant sa propre vapeur motrice.

On nous dit que nous ne pouvons pas construire de navires à Québec, on nous avait même dit un jour qu'on ne saurait manufacturer d'armes en Canada, mais les faits ont démontré la fausseté de ces avancés. Aujourd'hui nous avons à Québec la manufacture de fusil Ross qui fabrique, comme nous le savons tous, ce que l'on considère par tout l'univers la meilleure arme militaire connue.

Si, au lieu d'envoyer par delà l'Atlantique ces $35,000,000 à l'Angleterre où l'argent est abondant, nous les dépensions en Canada, nous saurions développer ici une industrie de construction navale qui ferait la gloire et l'honneur de ce pays.

M. PAPINEAU (texte): Monsieur le président, la mesure qui est maintenant à l'étude, est certainement l'une des plus importantes qui soit jamais venue devant le Parlement de ce pays. Elle comporte la dépense de $35,000,000 pour la construction de trois vaisseaux de guerre les plus puissants et les plus modernes qui, à tout événement, seront mis à la disposition de la Grande-Bretagne.

Les raisons qui nous ont été données jusqu'à présent sont diverses. Il y a donc lieu de les examiner avec soin avant que cette loi soit inscrite dans nos statuts. Sans vouloir prendre plus de temps qu'il ne convient, je me propose d'en examiner quelques-unes. Toutes, je dois l'avouer, ne me paraissent pas justifier le projet de loi qui est maintenant en discussion. Il y a d'abord la question constitutionnelle ou si l'on veut du pouvoir de ce Parlement de l'édicter. Notre Constitution qui émane du parlement impérial nous donne certains pouvoirs ou plutôt, si on l'aime mieux, divise les pouvoirs du Parlement fédéral et des législatures.

Il nous est donné pouvoir de faire des lois pour la protection et la défense du Canada. Plusieurs tiennent que nous ne devons et que nous ne pouvons aller au delà. Cette prétention me paraît basée sur le texte et l'esprit de notre Constitution. Vouloir aller plus loin ne me paraît ni sage ni judicieux. Je me demande, en effet, monsieur le président, où nous conduirait la prétention que nous pouvons faire des lois qui auraient pour effet d'entreprendre des travaux de défense—en dehors du Canada—sous prétexte d'urgence ou autre et entraînant, comme toujours, des dépenses considérables à être supportées par le peuple du Canada. Notre collègue, l'honorable député de Jacques-Cartier, que la maladie empêche de prendre part aux travaux de cette Chambre, a depuis 1910 soutenu que le Parlement n'avait pas le droit de voter une telle loi. L'honorable député, après les élections de 1911, est devenu ministre des Travaux publics dans le Gouvernement actuel. Dès que le Gouvernement eut décidé sa politique navale actuellement en discussion, le député de Jacques-Cartier démissionna. Depuis, dans une entrevue donnée aux journaux il déclare de nouveau qu'il maintient la position qu'il a prise sur cette question, à savoir que ce Parlement n'a pas le pouvoir de voter cette loi.

Si je ne me trompe, l'honorable ministre de la Justice a également émis une opinion semblable à ce sujet.

Il me semble qu'il n'est jamais venu à l'idée des législateurs qui ont accordé et de ceux qui ont accepté notre Constitution, de

nous donner le droit de nous occuper ou de nous ingérer dans aucune matière en dehors du territoire de ce Dominion.

Dans le cas actuel, on propose une dépense de 35 millions de piastres à être affectée à la construction de trois navires de guerre qui seront mis à la disposition de l'amirauté britannique. Si le Parlement a ce pouvoir, qui nous empêcherait, dans une autre occasion, de voter de l'argent pour des fortifications à Terre-Neuve ou dans n'importe quelle autre possession britannique en dehors du territoire canadien? Il suffirait d'alléguer, comme dans ce cas-ci, qu'il y a urgence et que l'empire est en danger sur un point quelconque. Cet allégué d'urgence est des plus commodes, il dispense de donner les informations que l'on peut trouver gênantes—ou importunes—en invoquant le secret d'office. Et avec le sentiment ultra-impérialiste qui semble exister en certains quartiers, il est fort possible, dis-je, que si, par hasard, les partisans de l'impérialisme venaient à dominer ou diriger le Parlement, il est fort possible que ce pays soit lancé dans des aventures qui seraient en même temps contre ses intérêts—lui imposeraient de lourdes responsabilités et des impôts encore plus lourds. Il est donc, à mon sens, monsieur le président, très important que nous soyons assurés que cette mesure tombe dans les attributions de ce Parlement. J'avoue que la question est plus que douteuse et que je ne suis pas prêt à admettre l'affirmative. On me dira peut-être: Mais vous avez bien voté la loi navale de 1910. C'est vrai, mais cette loi créait un service naval canadien—sous l'autorité du parlement du Canada—et qui même si elle avait reçu sa pleine exécution, pourrait en tout temps, être amendée et abrogée par ce même parlement. Si la loi navale de 1910 avait été exécutée, si les navires projetés avaient été construits, équipés et en service actif, rien n'empêcherait le peuple de ce pays de décider la suppression de ce service; et ce Parlement qui n'est que le serviteur du peuple, son maître, devrait se conformer à cette décision. Dans le cas actuel, la loi soumise donne au Gouvernement le pouvoir de faire des arrangements avec le gouvernement de l'Angleterre pour l'utilisation de ces vaisseaux. Il serait convenu que le Gouvernement aura le droit de les retirer si les circonstances le permettent, lorsque le peuple de ce pays aura ordonné leur rappel. C'est-à-dire que nous n'avons pas de par la loi le droit absolu de reprendre ces vaisseaux sur demande—et que tant qu'ils seront utiles, il se trouvera toujours des circonstances qui s'opposeront à ce qu'ils soient remis sous le contrôle du gouvernement de ce pays. Lors du dépôt de ce projet de loi, le très honorable premier ministre a donné lecture et produit le mémoire de l'amirauté pour appuyer l'urgence qu'il prétendait et prétend encore exister. Ce document nous donne des impressions plus ou moins curieuses de la situation. Les uns croient l'empire en grand danger, les autres dans une aussi complète sécurité. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il a été établi à la demande du premier ministre. Voici ce que dit le premier paragraphe de ce mémoire:

M. PAPINEAU.

1° Le premier ministre du Canada ayant demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada si les ministres canadiens le jugent à propos.

On remarquera que le très honorable premier ministre a demandé quels sont les besoins présents et prochains de la défense navale. La loi qui nous est soumise pourvoit-elle aux besoins présents ou aux besoins prochains? On nous demande de l'adopter parce qu'il y a urgence, c'est-à-dire besoin pressant et présent. J'avoue cependant ne pas pouvoir découvrir un tel état de choses dans ce mémoire.

Si nous pourvoyons aux besoins présents y a-t-il quelque chose à faire pour les besoins "prochains"? Les conversations confidentielles entre l'amirauté et le premier ministre nous réservent-elles de nouvelles demandes pour les besoins prochains? Je crois, monsieur le président, que le premier ministre pourrait et devrait nous renseigner sur ce point et nous dire quelles sommes nous pourrions être appelés à voter dans ce même but.

Le paragraphe 9 du mémoire nous dit que la Grande-Bretagne est en position de voir à la défense de l'empire et que quelle que soit la décision du Canada elle verra à cette défense comme dans le passé. Il se lit comme suit:

Quelque décision que prenne le Canada dans la présente occurrence, la Grande-Bretagne ne manquera, dans aucune circonstance, à son devoir envers ses possessions d'outre-mer.

Elle a jusqu'à présent réussi à tenir tête, seule et sans aide, aux plus formidables conditions, et par une sage politique et d'énergiques efforts, elle est encore capable de veiller aux intérêts vitaux de l'empire et de le défendre.

L'amirauté est sûre que le gouvernement de Sa Majesté n'hésitera pas à demander à la Chambre des communes les fonds que les circonstances de chaque année peuvent requérir. Mais l'aide que le Canada pourrait donner à l'heure actuelle ne doit pas se borner à de l'argent ou à des vaisseaux. Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale et à augmenter par là notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidarité de l'empire et de l'intention de nouveau exprimée des colonies autonomes de prendre part au maintien de son intégrité.

Voilà la position actuelle—qu'il me semble d'après ce texte ne saurait être interprétée autrement que je viens de le faire.

Le paragraphe 10 de ce mémoire dit:

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait la plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude approfondie de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands navires de guerre que la science puisse produire ou que l'argent puisse procurer.

Le premier ministre a demandé quelle aide immédiate et effective il peut donner. Quelle est la réponse? Immédiate, non. Il a fallu étudier, faire une étude approfondie de toutes les circonstances. Il y avait si peu d'urgence—de besoin qu'on ne savait que répondre—on n'était pas en position de dire ce dont on avait besoin. Et l'on prétendrait qu'il y avait urgence, et on vient nous le répéter ici, en se basant sur ce mémoire qui à mon sens démontre le contraire.

L'amirauté me paraît s'être trouvée dans la position d'être forcée à accepter des dreadnoughts de la part du premier ministre. On lui a répondu: Vous dites que vous voulez bien faire quelque chose, que vous le voulez bien que nous soyions en position de nous défendre, eh bien nous vous suggérons de nous payer des dreadnoughts. Voilà comment, monsieur le président, nous sommes appelés à voter 35 millions de dollars pour ajouter trois navires de guerre à la marine de la Grande-Bretagne, lorsque le mémoire sur lequel on s'appuie déclare qu'il n'y a pas de besoin de ces vaisseaux.

Après tout, si l'on veut être de bon compte, il faut bien admettre que le mémoire ne fait voir rien d'alarmant. Je ne m'attends pas, non plus, à ce qu'un tel fait soit mis en évidence, mais d'un autre côté, il me semble qu'il ne serait pas contraire à la dignité de la Grande-Bretagne de laisser soupçonner une situation qui, au pis aller, peut être grave.

Je n'ai aucun doute que les hommes d'Etat anglais trouveraient le moyen de remédier à la situation et de nous amener à faire ce que l'on nous propose de faire s'il y avait besoin, autrement que par un mémoire qui déclare qu'il n'y a rien d'alarmant et que la situation est satisfaisante. Nous avons entendu plusieurs discours qualifiant l'aide que l'on nous propose de voter dans la mesure qui est à l'étude. Le très honorable premier ministre nous a dit que les navires seraient la propriété du Canada et resteraient tels. Voici ce qu'il disait le 5 décembre dernier (colonne 792 du hansard): "Ces bâtiments de guerre seront à la disposition de Sa Majesté le roi pour la commune défense de l'empire. C'est à la marine militaire royale qu'incombe le soin de leur entretien et de leur direction, et nous possédons l'assurance que si un jour à venir, le peuple canadien veut établir une division canadienne de la marine de guerre royale, le gouvernement fédéral pourra rappeler ces bâtiments pour qu'ils fassent partie de cette marine militaire canadienne, et le cas échéant, c'est sur le gouvernement canadien que retomberait les frais de leur entretien, et non pas sur la Grande-Bretagne."

Le 12 décembre nous avons entendu l'honorable ministre de la marine. L'honorable ministre après avoir discuté quelques discours qui avaient été faits antérieurement sur la question en arrive au projet de loi actuellement en discussion. A la page 1101 du hansard il nous dit qu'il a préparé les notes en ces termes:

Je tiens à présenter mes observations à la Cahmbre sous une forme et dans des termes que je serai prêt à défendre sans la moindre hésitation, c'est pour cela que je réclame l'indulgence des honorables députés et qu'on me permettra de ne pas observer trop à la lettre les règlements, si je prends sur moi de consulter à maintes reprises les notes que j'ai préparées. Après avoir ainsi averti la Chambre, nous avons suivi le discours de l'honorable ministre avec autant d'attention que cet avis comportait. Je croyais pour ma part que nous aurions d'importants détails sur la politique du Gouvernement. Mon attente, monsieur le président, n'a pas été trompée. A la page 1116 du hansard, "La situation présente est pleine d'appréhensions d'une attaque venant du dehors non pas d'une provocation par l'Angleterre ou l'un des autres Royaumes-Unis, et c'est l'espérance du gouvernement canadien que le cadeau généreux et librement offert par le Canada aidera à éloigner de toute incertitude au sujet de l'issue d'un conflit." L'honorable ministre peut différer avec son chef, le premier ministre, et il nous dit carrément ce qu'il en pense. D'après lui nous faisons un cadeau et d'après le premier ministre c'est un prêt de navires de guerre. Ceci nous explique peut-être pourquoi le premier ministre se donne tant de peine pour expliquer qu'il ne s'agit pas de contribution ou de tribut. Il me semble, monsieur le président, qu'il y a là quelque chose qui devrait être expliqué.

La question des relations entre la Grande-Bretagne et le Canada par l'offre ou le prêt de ces navires de guerre a été déjà discutée, mais je ne crois pas que la participation du Canada ou l'admission d'un ministre canadien aux délibérations du conseil de défense impériale l'ait été autant. Il est maintenant admis que ce conseil de défense impériale n'est que consultatif, n'a aucune part à la direction de la politique étrangère. Ce conseil de défense est composé d'experts que l'on consulte au sujet non de la politique, mais des armements. C'est un comité de dépense et je ne vois pas ce qu'un ministre du Canada, à moins qu'on ne soit disposé à prendre part à toutes les dépenses d'armements, puisse aller faire dans ce conseil.

Il me semble, monsieur le président, que nous allons payer cher, très cher même, le

droit d'aller assister aux délibérations du conseil de la défense impériale.

Il me semble qu'en envoyant trois navires ou 35 millions pour aider à la défense de l'empire, l'on pourrait nous dispenser d'être représentés à ce conseil qui n'a pour raison d'être, pour unique but, que de préparer les moyens de défense de l'empire. Pour quelle bonne raison, je le demande, inviter à ce conseil le représentant autorisé de ce pays, qui doit en même temps être un ministre du Gouvernement, si l'on n'a pas en vue de nouveaux gestes, comme celui que l'on veut faire présentement, et si on ne veut pas nous demander de nouveaux cadeaux, ou contribution, sous une forme ou une autre.

Il est possible qu'on nous invite à ces délibérations et qu'on prenne acte de notre présence pour nous faire endosser et nous rendre solidaires de ce qui y sera décidé. On peut bien se demander pourquoi l'on nous convoque à ce conseil impérial de défense,—si nous n'y aurons rien à dire ou à faire. Je crois, monsieur le président, que lorsque nous aurons fait le cadeau ou le prêt des trois navires à la Grande-Bretagne, si la loi que nous étudions est adoptée, je crois, dis-je, que le parti le plus sage serait de nous abstenir de toute autre démarche ayant trait aux armements qu'entraîneront certainement les pays qui continueront à s'en occuper à de nouveaux sacrifices ou cadeaux, pour ne pas dire plus.

Voilà, monsieur le président, les quesques observations que j'avais à faire en examinant quelques-unes des raisons invoquées à l'appui de la proposition. Je ne veux pas retenir le comité plus longtemps et j'aurai d'ailleurs, je l'espère, l'occasion de faire d'autres remarques sur ce sujet.

M. CHISHOLM (Antigonish): Bien que la question navale ne fût pas réellement discutée lors de la dernière élection, dans la Nouvelle-Ecosse, un bon nombre d'orateurs conservateurs qui critiquaient la politique du gouvernement libéral y ont référé. Le premier point qu'on souleva pour critiquer la politique de Laurier fut qu'elle n'allait pas assez loin. Ces gens jetèrent le ridicule sur le "Rainbow" et le "Niobé" et soulevèrent l'argument de la marine de "fer-blanc". Tout en répétant, comme je l'ai déjà dit dans une circonstance antérieure, qu'il existe dans mon comté un profond sentiment contre la nécessité de faire de fortes dépenses d'argent pour des armements et en faveur de l'argument qu'on pourrait trouver une foule d'autres occasions pour la dépense de nos revenus, du moment où le temps est arrivé où il est devenu nécessaire de dépenser notre argent pour une marine, il nous faut bien déterminer quelle est la meilleure forme sous laquelle nous devons faire une pareille dépense. Je crois que si l'on pouvait obtenir l'opinion de toute la population, une forte majorité se prononcerait en faveur d'y procéder lentement.

La loi du service naval de 1910 fut basée sur la résolution adoptée à l'unanimité par cette Chambre en mars 1909, mais en dépit même de ce fait, des honorables collègues, alors dans l'opposition, critiquèrent sévèrement cette mesure. Dans la province de Québec, on déclara que la mise à exécution de cette politique aurait pour résultat la conscription; dans l'Ontario, l'on prétendit que la loi n'allait pas assez loin, et la plus grande partie des sentiments adverses soulevés dans l'esprit du peuple canadien fut créée par le ridicule qu'on jeta sur les deux navires, le "Rainbow" et le "Niobé". Je tiens à rappeler aux honorables membres que la résolution adoptée en 1909 exprimait l'opinion qu'un paiement de constributions régulières ou périodiques ne serait pas une solution satisfaisante du problème d'une défense navale canadienne, et le chef même du Gouvernement admet qu'une telle politique serait impraticable, à moins de nous faire obtenir une représentation dans les conseils de l'empire. La politique de contribution est en opposition directe avec le principe de refuser d'être taxé sans représentation. Nous sommes à considérer cette question à un strict point de vue d'affaires; cela implique l'accomplissement d'un devoir de notre part comme Canadiens à l'égard de la mère patrie. Quand en 1909 cette résolution fut adoptée, le chef de l'opposition d'alors suggéra que le mot "prompte" fût inséré dans la rédaction d'une des clauses référant à l'organisation d'un service naval canadien. Est-ce que les opinions actuelles des honorables membres de l'autre côté de la Chambre sont encore d'accord avec celles qu'ils exprimèrent alors.

Qu'ont-ils fait pour assurer la prompte création de cette marine canadienne qu'ils semblaient avoir tant à cœur? En 1909, ils demandaient que le projet fût d'abord soumis au peuple et je leur demande de comparer leur attitude d'alors avec celle qu'ils prennent aujourd'hui. Ils demandaient aussi, à cette époque, que cette question fût tenue en dehors de nos luttes de partis, et il est très regrettable que par suite de l'influence du parti nationaliste de Québec, les honorables députés de la droite aient fait de cette question de la marine un engin électoral.

Dans la résolution de 1909, il n'est pas question d'une contribution. Les députés conservateurs d'alors avaient tellement hâte de voir le gouvernement canadien entreprendre la création d'une marine canadienne, que le 15 avril 1909, quelques semaines après l'adoption à l'unanimité de la résolution, l'honorable député de Torontonord (M. Foster) demandait quelles mesures le Gouvernement entendait prendre pour mettre le projet à exécution.

Le premier ministre répondit que le ministre de la Milice et le ministre de la Marine iraient en Angleterre, après la session, pour s'entendre avec l'amirauté. Ces deux ministres se rendirent en effet en Angleterre et firent savoir à l'amirauté ce que le Canada était disposé à faire. Un programme fut adopté, d'un commun accord, et c'est sur ce programme qu'a été basé le projet de loi qui a été adopté en 1910.

On aurait supposé qu'un projet approuvé à l'unanimité par la Chambre, et ratifié par le pays, ne serait pas jeté dans l'arène électorale, comme un os à ronger, convoité par les deux partis, mais c'est malheureusement ce qui est arrivé. Au dix-neuvième siècle, en 1897, sir Charles Tupper déclara que le Canada avait toujours fait son devoir et rempli ses obligations envers l'empire, en développant ses ressources, en protégeant ses pêcheries, en prenant à sa charge les garnisons d'Halifax et d'Esquimalt. Sir Charles Tupper n'a jamais parlé d'une contribution.

Toutes les colonies, à l'exception de la Nouvelle-Zélande, sont opposées au principe de la contribution. L'Australie n'en veut pas. Après en avoir fait l'expérience, elle a constaté qu'elle ne donnait pas satisfaction; elle l'a mise de côté, pour la remplacer par une politique de défense navale australienne. Si cette politique est acceptable pour l'Australie, s'il n'y a rien d'antipatriotique, rien d'antiimpérialiste, pour l'Australie, d'avoir une marine équipée et dirigée par les autorités australienne, pourquoi cette politique ne serait-elle pas également bonne pour le Canada?

L'honorable député de Toronto (M. Foster), en proposant sa résolution du 29 mars 1909, déclarait en termes formels que la seule chose que le Canada avait à faire, c'était de se créer une marine; il dénonçait vigoureusement toute politique de contribution. Les raisons qu'il avait pour demander une marine canadienne et pour s'opposer à une contribution, sont aussi bonnes aujourd'hui qu'elles l'étaient alors. S'il existait un danger imminent, nous pourrions offrir une contribution, mais qui oserait, à l'heure présente, prétendre que l'Angleterre se trouve dans des circonstances critiques?

Si, pour remplir nos obligations envers l'Angleterre, nous lui versons une certaine somme, ne devrons-nous pas dans les années à venir, au fur et à mesure que nos ressources augmenteront, continuer à verser des contributions dont le chiffre devra toujours aller en augmentant? Si nous créons un mauvais précédent, il est impossible de prévoir où il pourra nous conduire.

On nous accuse d'être des séparatistes, parce que nous demandons une marine canadienne et, cependant, l'Australie a décidé d'avoir sa propre marine et cette politique a été approuvée aux différentes conférences impériales et par les principaux hommes d'Etat de l'Angleterre. Dans l'état actuel de l'Europe, il devient de plus en plus évident qu'une guerre entre l'Angleterre et une puissance européenne est de plus en plus improbable.

Le premier ministre, lorsqu'il a déposé sa résolution, le 5 décembre dernier, a fait certaines déclarations de nature à laisser entendre que, dans un temps plus ou moins rapproché, le Canada pourrait entreprendre de construire des navires, comme prélude à l'établissement d'une marine canadienne. Mais il devint bientôt évident, à mesure que le débat se prolongeait, que l'honorable premier ministre s'écartait de plus en plus de cette politique d'une marine canadienne.

A l'heure qu'il est, le Gouvernement semble avoir renoncé à toute idée d'une marine canadienne et sa politique définitive est une politique de contribution permanente.

Je voterai contre l'article en discussion et en faveur de l'amendement, avec la conviction qu'en agissant ainsi j'exprime le sentiment de plus des trois quarts de la population du Canada, qui est fortement opposée à l'idée anticanadienne et antibritannique d'une contribution.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm) (texte): Monsieur le président, je suis fier de vous voir occuper la chaise présidentielle de ce comité; vous êtes certainement l'un des plus dignes et l'un des mieux qualifiés, et j'espère que les décisions que vous rendrez seront suivant les règles de la Chambre, et que vous procéderez avec impartialité et avec justice, et que je n'aurai qu'à vous féliciter de vos bons procédés à mon égard quand je me retirerai.

Le Canada occupe une position unique. Borné au nord par la mer Arctique, à l'est par l'océan Atlantique, à l'ouest par l'océan Pacifique, et au sud par la grande république américaine; traversé par l'un des plus beaux fleuves du monde; sillonné en tous sens par des rivières importantes, sans compter les lacs, grands comme des mers; j'ai raison de dire que le Canada occupe une position unique au monde, et qu'il est impossible de croire qu'un tel pays restera sans avoir une marine qui lui soit propre.

Depuis la cession du Canada par la France à l'Angleterre, nous avons eu dans cette colonie une marine canadienne sous l'autorité, la tutelle et la protection de l'Angleterre. Des vaisseaux furent placés dans le port d'Halifax sur l'Atlantique; des vaisseaux furent aussi placés sur l'océan Pacifique.

Ces vaisseaux restèrent dans nos eaux canadiennes jusqu'en septembre 1905. C'est depuis cette date que tout le territoire canadien appartient au Canada.

Avant septembre 1905, la station navale d'Halifax et la station navale d'Esquimalt étaient la propriété de l'Angleterre. Depuis, ces deux stations nous ont été cédées, et

sont maintenant la propriété du Gouvernement canadien.

S'il était nécessaire d'avoir des vaisseaux de guerre dans les ports canadiens les plus importants, dans un temps où le Canada était presqu'inconnu, dans un temps où son commerce était de peu d'importance, ses relations d'affaires très limitées, et sa population loin d'être ce qu'elle est aujourd'hui; est-il besoin de discuter longtemps pour conclure qu'une marine canadienne s'impose quand il s'agit du Canada, l'un des plus grands pays du monde?

Plusieurs de nos provinces ont un territoire plus étendu que bien des grandes puissances qui comptent de 40, 50 et même 75 millions de population.

Le Canada est la colonie la plus importante de l'empire, la plus riche en ressources naturelles de toutes sortes et de toutes espèces. Le Canada a pris, depuis quelques années, son rang parmi les pays les plus importants du monde.

Autrefois, lorsque les navires étrangers fendaient les eaux canadiennes, ils étaient toujours accompagnés, suivis par un vaisseau anglais, par condescendance, par politesse et pour leur protection la plus efficace.

Le Commerce du Canada a augmenté d'une manière extraordinaire, et spécialement depuis l'arrivée du parti libéral au pouvoir.

Qu'est-ce qui a le plus contribué à cette augmentation du chiffre des affaires? Ce sont les divers traités qui ont été faits entre le Canada et les pays étrangers.

C'est encore la politique libérale, en ce qui concerne l'immigration, qui a fait entrer des centaines de milliers d'immigrants, chaque année, dans notre pays.

Pourquoi est-il nécessaire d'avoir une marine navale dans notre pays, dans nos principaux ports de mer? C'est afin de protéger notre territoire d'abord, en second lieu notre commerce; en troisième lieu nos pêcheries; puis protéger ceux qui viennent des pays étrangers commercer avec nous, et enfin, nous avons besoin d'une marine pour maintenir l'ordre, la paix, l'honneur du drapeau anglais et la bonne renommée du Canada.

La marine canadienne qui a existé depuis la cession du pays, sous la tutelle, la protection et l'autorité de l'Angleterre, fut confirmée et maintenue par les pères de la Confédération, car dans l'acte confédératif se trouve l'obligation d'établir une marine.

Nos pêcheries méritent-elles une surveillance spéciale, ont-elles une assez grande valeur pour justifier une dépense assez élevée pour leur protection? Cette question de surveillance sur nos pêcheries, n'est pas nouvelle. Nous connaissons ce qui s'est passé entre nous et nos voisins des Etats-Unis à propos de nos pêcheries.

M. LAFORTUNE.

Les Américains, malgré la surveillance et la présence des vaisseaux, trouvèrent le moyen de pénétrer dans les eaux canadiennes et de nous enlever une quantité de poisson telle, que le Gouvernement canadien protesta et obtint qu'un tribunal d'arbitrage fût nommé afin d'établir, après enquête, quel était leur empiètement sur nos pêcheries. Or, avec beaucoup de trouble, de grandes difficultés, après une longue enquête, une indemnité de 5 millions et demi fut accordée au Canada.

Comme je l'ai déjà dit, en 1905 les vaisseaux anglais ont laissé nos ports, et nos pêcheries ont été absolument abandonnées, sans protection. Or, dès l'arrivée des nouveaux vaisseaux, le "Rainbow" saisissait un bateau pêcheur américain pris en contravention.

Cette question de marine est discutée depuis assez longtemps, mais plus spécialement depuis 1902, 1907 et 1909.

En 1909, voyant que les autres colonies se déclaraient prêtes à contribuer aux forces navales de l'empire. Sir Wilfrid Laurier ne voulut pas contribuer de la même manière, mais, dit-il, je ferai quelque chose tant dans l'intérêt de l'empire que dans l'intérêt du Canada.

Le 29 mars 1909, la résolution consacrant le principe qu'il était nécessaire de faire une marine canadienne, fut adoptée. Elle fut même votée à l'unanimité. C'est ce qui autorisa le Gouvernement à déclarer à Londres que le Canada établirait une marine canadienne à brève échéance.

Après qu'il fut décidé d'établir une marine canadienne, les conservateurs et les nationalistes s'allièrent pour blâmer le Gouvernement, et prirent tous les moyens pour atteindre leur but.

Dans Ontario, la marine Laurier était une farce, elle n'était pas suffisante; on y voyait là un manque de sincérité, un manque de loyauté, un manque de patriotisme, et il fallait chasser Laurier.

Dans Québec, ce même Laurier était un traître, un renégat, un impérialiste, sacrifiant son pays dans l'intérêt de l'Angleterre; conspirant avec M. Borden pour créer une marine qui devrait nécessairement nous faire participer à toutes les guerres de l'empire, justes ou injustes, intéressant le Canada, ou non, et exposant notre population à servir de chair à canon; conduisant notre pays inévitablement à la ruine. Il fallait chasser Laurier du pouvoir avant qu'il mette à exécution ses mauvais desseins, ses plans ruineux, ses projets extravagants, fruits de la conspiration montée, ourdie, tramée entre sir Wilfrid Laurier et le chef de l'opposition, M. Borden.

Le chef des nationalistes, M. Henri Bourassa, libéral mécontent, déçu, se mit en tête et commença une série d'assemblées de

protestation, il passa dans un grand nombre de comtés, accompagné de nationalistes et de ses nouveaux alliés, les conservateurs. A chaque assemblée des résolutions furent approuvées: une main fut levée, l'autre main placée sur la conscience, les yeux tournés vers le ciel; ces nouveaux conjurés disaient: Jurons la destruction du chef libéral, et la destruction de la marine projetée; sauvons ainsi la patrie.

Ce monsieur Bourassa et ses amis réussirent à créer un malaise sérieux, et plusieurs libéraux en furent victimes, n'ayant pas cru nécessaire de répondre à ces messieurs et de démontrer à leurs électeurs que la politique de ces nouveaux prêcheurs, de ces nouveaux apôtres, manquait de sincérité.

A la fin de chaque assemblée, on faisait voter des remerciements, accompagnés de chaleureux et vifs applaudissements, au président et aux orateurs, mais on se donnait bien garde de mentionner le nom du chef de l'opposition, M. Borden.

La politique de M. Laurier était condamnable, désastreuse, mais celle de M. Borden était encore pire. Et dire que c'est ce monsieur qui a succédé au chef tombé.

Le principal argument était la consultation populaire; celui qui paye a le droit d'être consulté. Les députés n'avaient pas de mandat de leurs électeurs pour faire une dépense aussi considérable.

Pourquoi devait-on consulter les électeurs, lorsque les deux partis avaient voté la résolution du 29 mars à l'unanimité, leur disait-on.

Ces messieurs ajoutaient que le rappel de cette loi serait fait aussitôt qu'ils seraient en office; les pages du statut seraient déchirées. Pourquoi, disaient-ils, une marine? On a bien vécu sans cela jusqu'à maintenant; qui avons-nous à craindre? Au lieu de construire des vaisseaux, ayons des fortifications sur la frontière américaine, où il n'y a pas même une barrière de trois pieds qui sépare les deux pays. Pourquoi une marine? Est-ce que l'Angleterre n'est pas tenue et obligée de nous protéger? Nous ne devons rien à l'Angleterre.

MM. Bourassa et Monk disaient, en parlant de la loi de la marine, loi néfaste, loi désastreuse, loi maudite. . .Les enfants et les petits-enfants des députés qui ont voté cette loi maudiront leurs pères.

C'est avec ces appels passionnés et violents que ces messieurs réussirent à tromper et à affoller, dans une certaine mesure, l'électorat.

Nous leur disions qu'il y allait de notre dignité nationale de commencer à créer une marine pour pourvoir à la protection de nos côtes et de nos pêcheries. Nous disions: Maintenant que le Canada est très prospère, il doit commencer à compter sur lui-même pour se protéger, pour protéger notre commerce et pour créer une grande industrie, celle des chantiers maritimes.

Quand on voit le revenu du Canada dépasser 100 millions de dollars chaque année, est-il nécessaire, monsieur le président, de discuter qu'il y a absolument nécessité d'avoir des vaisseaux sur les deux océans pour protéger notre commerce. Rendons justice à qui justice est due.

Je disais, monsieur le président, que maintenant que notre pays augmente en population, il est de son devoir de se protéger. J'espère que cette marine sera établie, j'espère que nous continuerons à jouer le rôle important que nous devons jouer et que nous ferons ce que les exigences navales exigent de chaque pays.

Autrefois, monsieur le président, le Canada n'était pas connu; il n'était pas nécessaire d'avoir de vaisseaux, mais maintenant qu'il y a nécessité d'avoir une marine pour le Canada,—d'avis avec les honorables députés de la droite qu'il est nécessaire de faire quelque chose,—j'ai consenti à voter pour cette marine appelée, "marine Laurier". Est-il nécessaire de discuter cette question pour conclure de la nécessité d'avoir une marine canadienne? Ce n'est pas nécessaire, dans mon humble opinion.

Lorsqu'il s'agit d'un pays comme le Canada, quatre à cinq fois plus grand que l'Angleterre, deux fois plus grand que les Etats-Unis, quatre fois plus grand que la France, sept ou huit fois plus grand que l'Allemagne, je puis affirmer, monsieur le président, que nous devons commencer à construire notre marine. Est-il nécessaire, monsieur le président, de vous dire que l'une des provinces de la Confédération,—prenez la province de Québec, la plus belle, la plus riche, la plus ancienne, la plus populeuse,—est-il nécessaire de vous dire que la province de Québec seule est plus grande que les autres pays du monde? C'est bien connu. Eh bien, je dis que dans un pays comme le nôtre, il est bien nécessaire de construire, d'équiper et d'outiller une flotte, qu'il est bien nécessaire de ne rien négliger, ne rien oublier si l'on veut jouer le rôle important vis-à-vis des autres pays de l'univers.

Lorsqu'on voit les prairies de l'Ouest se développer aussi rapidement; il fait bon de constater, de voir cela soi-même et de se demander: Dans quelle ère le Canada ne valait pas grand'chose?

Ceux qui étaient alors les dirigeants de ce pays; qui le changèrent pour un plat de lentilles, si ces hommes-là revenaient, ils trouveraient les provinces d'Alberta, Saskatchewan, la Colombie-Anglaise, Manitoba, sans compter le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse; ces hommes-là, dis-je, constateraient dans quelle ère

elles se trouvaient. Si rien n'arrive sans le vouloir de la Divine Providence, on a bien fait de les laisser dans l'obscurité. Il est bon de constater que ce territoire, ce pays que l'on croyait être un coin de neige, soit la plus belle colonie de toutes les colonies de l'empire britannique.

Monsieur le président, comme je viens de le dire, le commerce du Canada a augmenté d'une manière considérable; mais cette augmentation est due depuis l'avènement des libéraux au pouvoir. Avant 1896, il n'était nullement question de marine ; mais depuis que les libéraux sont au pouvoir, on a discuté de tout temps la nécessité d'avoir une marine. Pourquoi? C'est que le chiffre des affaires a considérablement augmenté. Notre commerce, l'agriculture, nos industries se sont développés par nos relations avec les pays étrangers; de sorte que, il était nécessaire de s'asseoir à la table des nations, et de discuter l'opportunité d'avoir une marine canadienne. Qui a le plus contribué à cette augmentation du chiffre des affaires? N'est-ce pas les traités avec les pays européens qui ont donné un élan au commerce. Le chiffre d'exportation a considérablement augmenté. Que d'efforts le parti libéral n'a-t-il pas fait pour tâcher d'avoir ici un commerce avec les autres pays? Or, est-il possible d'avoir des relations commerciales aussi avantageuses, si nous n'avions pas les voies maritimes que nous avons dans ce pays, les plus belles au monde? Trouvez un pays comme le nôtre? M. le président, allons en Chine, au Japon, au Portugal, traversons toutes les mers, et trouvez-moi un pays au monde qui puisse dire que le Canada a des rivaux, le seul pays au monde qui puisse donner autant d'activité à son commerce et avoir des relations commerciales avec l'univers entier.

Lorsque la construction de ces navires, en vertu de la loi de 1910, fut décidée, à l'unanimité de la Chambre, comme je l'ai déjà dit, il se fit un mouvement parmi les nationalistes, la plupart des libéraux mécontents, ayant à leur tête M. Henri Bourassa, un jeune homme de talent, un orateur capable de remuer les foules les plus mal disposées, un tribun à la Mirabeau. Je vous assure que les conservateurs se hâtèrent de donner leur confiance à ce monsieur.

Le mouvement était tel qu'ils réussirent à créer un malaise général dans l'électorat, et les libéraux commirent l'imprudence de ne pas les prendre au sérieux et de ne pas les suivre sur les hustings pour faire la discussion avec eux; un grand nombre de libéraux furent leurs victimes, et le parti libéral tomba du pouvoir.

M. LAFORTUNE.

Mais ceux qui ont profité de ce mouvement, les députés nationalistes et les conservateurs, dont quelques-uns sont ministres aujourd'hui, ont-ils racheté leurs promesses? Les déclarations qu'ils ont faites alors ne sont pas contestées par eux; elles sont admises et ils auront à y répondre avant longtemps devant l'électorat. Ici on peut faire l'avocat, on peut jouer sur les mots, on peut faire du bruit autour de son siège; mais devant le tribunal de l'opinion publique, ce n'est pas la même chose, il faut répondre carrément à la question: avez-vous racheté votre parole.

La réponse du peuple sera terrible. Si vous faites un marché avec moi, qu'il soit bon ou mauvais, il faut honorer votre signature. Si vous faites autrement, vous faites mentir le proverbe qui dit: Bonne renommée vaut mieux que ceinture dorée.

Je ne dirai pas que ces ministres et ces députés ont manqué à leur parole pas esprit de lucre; mais pourquoi n'ont-ils pas fait comme leur collègue, le plus important parmi eux, cet homme de grande valeur, qui a été élu depuis 16 ans dans ce Parlement? Mais, pour moi, je trouve étrange que l'on n'ait pas suivi son exemple.

Je ne veux pas être blessant pour personne, je ne crois pas avoir d'ennemis ici; je combats des adversaires; mais tant que je serai ici, je m'efforcerai de rester l'ami de tous.

Je dis donc que sur cette question de la marine, plusieurs députés seront obligés de compter avec leur juge naturel, le peuple.

On nous disait autrefois: Vous, Lafortune, vous, les libéraux, vous avez voté cette loi parce que vous étiez sous le fouet de Laurier; vous avez voté contre votre conscience parce que vous étiez des moutons, des repus, des créchards, des chercheurs de places, des esclaves . . . . .

Depuis qu'ils sont au pouvoir, ces messieurs ont-ils négligé de prendre des places? Je ne ferai pas d'insinuations, je veux tout simplement me faire comprendre. Je ne ferai pas comme M. Bourassa, qui, parlant de l'honorable Jean Prévost, disait qu'il était venu de la Belgique avec des petites secrétaires . . . . .

J'ai voté pour cette loi de la marine parce que j'étais convaincu que sous la direction habile et expérimentée de Laurier, c'était ce qu'il y avait de mieux à faire. Il n'appartient pas à un simple député de placer son jugement ou son savoir contre celui d'un homme de cette expérience.

Il est assez rare qu'un homme, de son vivant, obtienne sa revanche; reçoive de la bouche de ses adversaires un certificat de bonne conduite. J'ai été heureux d'entendre des honorables ministres d'aujour-

d'hui, alors qu'ils siégeaient à la gauche. féliciter l'ancien premier ministre pour son attitude sur la question de l'éducation. Je dis à sir Wilfrid: Vous êtes heureux d'avoir reçu un tel certificat de la bouche de vos adversaires.

Monsieur le président, je suis content de voir entrer le très honorable premier ministre; je regrette beaucoup qu'il ne m'ait pas fait l'honneur de venir m'écouter plus tôt; il reviendra sans doute avant que j'aie fini.

Un des arguments favoris de nos adversaires était que les députés élus en 1908 n'avaient pas mandat pour faire une dépense aussi considérable que celle de la création d'une marine. Ils disaient: Aux élections générales de 1908, il n'a pas été question de marine, vous n'en avez pas fait un chef spécial de votre programme; le mandat que vous aviez ne vous autorisait pas, en 1910, à passer cette loi.

A cela, nous répondions que nous avions été autorisés par le vote unanime de toute la Chambre, par le peuple représenté par tous ses députés.

Lorsque la question d'augmenter le salaire des députés, des sénateurs, des juges et des employés civils, a été amenée ici, les deux côtés de la Chambre se donnèrent la main pour voter ces augmentations. A-t-on jamais prétendu qu'il fallait une consultation populaire pour faire cela? A-t-on critiqué? Non. Et pourquoi? Parce que les deux partis de la Chambre en avaient pris la responsabilité, et celui qui aurait amené cela devant l'électorat aurait passé pour un fourbe et un perfide.

Où avez-vous pris votre mandat pour donner 35 millions à l'Angleterre? Quand avez-vous discuté devant le peuple l'opportunité et la nécessité de faire un tel cadeau? Je voudrais voir le député qui soutiendrait que nous avons un mandat général nous permettant de tout faire. Je dis non, votre mandat général n'est qu'un mandat d'administration, et non de donation. Ces 35 millions que vous voulez donner ne sont pas la propriété des ministres ou du Parlement; ce sont les deniers du peuple, que vous avez à administrer, mais que vous n'avez pas le droit de donner. Est-ce que la donation de la chose d'autrui n'est pas nulle en droit? Et ces messieurs viennent dire: Nous avons le droit d' "usus et d'habusus".

Il n'y a aucune règle au monde qui autorise le Parlement à donner à un pays étranger. Je dis, pays étranger, en parlant de l'Angleterre, parce que nous n'avons pas le droit de suivre ses deniers et de voir à leur emploi. Mais, nous dira-t-on, vous oubliez que le Canada fait partie de l'empire, et qu'en donnant à l'Angleterre, nous donnons à l'empire auquel nous appartenons. Je réponds à cela: nous n'avons pas mandat du peuple pour ce faire. Le peuple est souverain, c'est lui qui brise les partis et les gouvernements. Quel est l'homme qui peut dire aujourd'hui: je suis le maître? C'était bon sous Louis XIV, et encore il n'a pas duré longtemps.

Monsieur le président, lorsque la grande question constitutionnelle du pays s'est présentée en 1867, deux groupes d'hommes éminents se disputaient le pouvoir; les uns voulaient la Confédération, les autres n'en voulaient pas. Pourtant, l'avenir a fait voir que la Confédération s'imposait, et le demi-siècle écoulé depuis, a fait voir que Cartier et ses amis avaient raison.

Dans cette question de la marine, il était beau, de voir en 1909, les deux groupes de la Chambre se donner la main et voter la résolution du 29 mars 1909, à l'unanimité, mais cette trêve ne dura pas longtemps, on reprit vite la parole donnée, et on connaît ce qui s'est passé. J'étais de l'opinion des deux partis réunis que cette marine était nécessaire, je la votai et je ne le regrette pas. Il n'est pas permis de parler des secrets du passé, mais il y avait des divergences d'opinion, et je suis un de ceux qui ne l'auraient pas votée s'il n'eût pas été déclaré que les vaisseaux seraient construits ici.

Quel intérêt avons-nous à exiger que cette marine soit construite ici? Pour moi, c'est une industrie importante à introduire au Canada. Nous faisons des sacrifices énormes pour amener ici la population étrangère afin de peupler nos territoires. Si l'on veut que le mouvement d'immigration continue et atteigne un chiffre de population conforme à l'étendue de notre territoire, il faut trouver du travail pour tous ces nouveaux arrivants. Nous avons ici tout ce qu'il faut pour créer une marine, le fer, le bois, l'acier, le nickle, etc., et tout ceci donnera de l'emploi à nos ouvriers et encouragera d'autres industries.

Cartier, le grand homme d'Etat, ne disait-il pas de son siège, ici: trois choses sont essentiellement nécessaires pour la grandeur d'une nation; d'abord, le territoire, .. . nous l'avons,—les voies maritimes, nous les avons; nous avons les plus beaux lacs et les plus belles rivières—, ce qui nous manque, c'est la population. Et les gouvernements qui se sont succédés, conservateurs comme libéraux, ont compris cette nécessité de faire des sacrifices pour attirer l'immigration des pays qui sont surchargés de population. Qu'on n'oublie pas que chaque individu qui entre au Canada, apporte, à ce même Canada, un revenu annuel de $200 par année.

En construisant notre marine ici, nous trouverons probablement parmi ces immigrants des ouvriers habiles à la construction; mais s'il ne s'en trouvait pas, malgré la loi des aubains, qui réglemente l'immigration, nous pourrions faire venir des ou-

vriers expérimentés qui viendraient enseigner à nos enfants et à nos ouvriers des choses nouvelles, et, plus tard, lorsque nous aurions construit notre propre marine, nous serions en état d'entreprendre la construction de navires pour l'étranger.

On veut prélever 35 millions, monsieur le président, pour aider la mère patrie, au lieu d'entreprendre la route nationale, le canal de la baie Georgienne. Est-ce sérieux cela? Est-ce que nous n'avons pas encore nos chemin de fer à construire? Est-ce que le Transcontinental est terminé, n'avons-nous pas le chemin de fer de la baie d'Hudson à terminer, des grandes routes nationales dans l'intérêt du Canada? Au lieu de donner ces millions à l'Angleterre, pourquoi ne pas encourager l'agriculture davantage? Pourquoi ne pas faire profiter de ces millions les districts ruraux, développer davantage le service postal dans les campagnes.

M. PELLETIER: Très bien! Très bien!

M. LAFORTUNE: Je suis fier d'avoir l'approbation du ministre des Postes. Ce n'est pas souvent qu'il m'approuve, et je fais bien d'en profiter quand il est si bien disposé. Le ministère des Postes est un département important, et le ministre des Poste est aussi important. Je m'en suis aperçu, il a coupé bien des têtes dans mon comté, et si jamais nous arrivons au pouvoir, nous lui rendrons la pareille.

M. PELLETIER: Je m'y attends.

.M LAFORTUNE: Oui, et vous pouvez vous y attendre bientôt. Le ministère des Postes est un département important. Le transport des lettres, des journaux, de la littérature, des choses du commerce en font un facteur important dans notre vie nationale. L'ancienne administration avait commencé ce service rural et vous ne pourrez pas faire trop de sacrifices, monsieur le ministre, pour ceux qui vivent dans les districts ruraux. Je suis fier de comprendre que vous êtes bien disposé, alors ne pensez-vous pas qu'il serait mieux de retrancher ces millions à l'Angleterre, et prendre sur cette somme ce qui est nécessaire à la bonne administration de votre département.

M. PELLETIER: J'ai tout ce qu'il me faut.

M. LAFORTUNE: Vous avez tout ce qu'il vous faut, mais vous serez obligé d'emprunter, ou bien vous serez obligé de retrancher sur bien des départements. Nous avons tant de territoires qui ne sont pas encore ouverts au progrès. L'Abbitibi, l'Ungava,—une autre province de Québec, —vont nécessiter des dépenses considérables pour les ouvrir à la colonisation. Etant donné que la nécessité de donner ces 35 millions n'existe pas, est-ce qu'il y aurait

faux orgueil, vaine honte, est-ce que le Gouvernement ne se grandirait pas aux yeux de la patrie s'il appliquait ces millions aux fins que je viens d'indiquer?

Vous disiez il y a quelque temps, qu'il y avait urgence, mais les derniers rapports nous font voir que cette nécessité apparente est disparue. Pourquoi ne pas aller dire au peuple: Nous allons attendre, et on va commencer par vous.

L'homme de Saint-Lin voulait seulement faire construire quelques vaisseaux, au fur et à mesure que nos forces le permettraient.

L'agriculture est dans le besoin. L'irrigation qui est presque inconnue ici, rendrait de grands services à l'agriculture.

Je m'adresse particulièrement au ministre de l'Agriculture. Donnez des centaines et des centaines de milliers de dollars aux cultivateurs pour leur enseigner les meilleures méthodes d'agriculture et pour encourager l'élevage. Je voudrais qu'il mît une somme assez importante pour convaincre les cultivateurs de la nécessité d'avoir des poulaillers froids. . .

Je vois rire le ministre des Postes, je crois qu'il aime les poules.

M. PELLETIER: Et mon ami aime les coqs.

M. LAFORTUNE: Il faudrait aussi faire progresser les beurreries et les fromageries dans le pays. J'ai honte de ma province, quand je visite les grandes expositions, tenues à Guelph, sur l'élevage des poules et des poulets. Les œufs que nous mangeons à Montréal nous viennent presque tous de l'étranger.

M. PELLETIER: J'ai cru comprendre que l'honorable député avait une belle couvée de poulets.

M. LAFORTUNE: Certainement, et je vous invite à venir les voir.

M. BELAND: Il sera bien reçu dans votre poulailler.

M. LAFORTUNE: J'en aurai bien soin. Il me remettra son portrait de ministre, en passant.

M. PELLETIER: Combien y a-t-il de poulets?

M. LAFORTUNE: Treize. Une bonne portée.

Je voudrais que les ministres d'Ottawa secondent les efforts de la province de Québec qui vient d'adopter une loi par laquelle elle paye la moitié du coût des drainages sur les terres.

Je voudrais que le gouvernement, au lieu de donner ces millions à l'Angleterre, les dépense pour l'agriculture.

Monsieur le ministre, une médaille d'or vous serait donnée et vous passeriez comme un des protecteurs des enfants de la patrie,—si vous n'aviez pas changé d'opi-

nion,—si vous disiez comme autrefois: pas de marine.

M. PELLETIER: Mon honorable ami en veut de la marine?

M. LAFORTUNE: J'en veux parce que je suis d'opinion que cela est nécessaire, mais une marine canadienne. J'aimerais bien mieux ne pas en avoir du tout. Mais, au moins, cette dépense pour notre marine restera chez nous. Quand j'achète une terre pour mon fils, que je paye $10,000, je ne suis pas plus pauvre le lendemain, nous avons la terre. Lorsque sir Rodolphe Forget, autrefois président de la compagnie Richelieu et Ontario, achète un bateau pour sa compagnie, le bateau reste à sa compagnie. Mais s'il prenait son bateau, le "Saint-Irénée" par exemple, pour l'envoyer à l'Angleterre, il n'en serait plus le propriétaire.

Monsieur le président, je suis fier de vous voir à la chaise, vous venez de remplacer un homme distingué. La position que vous occupez est une place d'honneur et de responsabilité. Je connais votre expérience; vous connaissez les règles de la Chambre, et je suis certain que vous allez rendre vos décisions d'une manière juste, honnête et impartiale, et que nous n'aurons qu'à vous féliciter lorsque vous serez remplacé par un autre.

On parle de prendre 35 millions sur les fonds consolidés du Dominion pour les donner à l'Angleterre qui n'en a pas besoin, qui diminue sa dette de 40 à 50 millions par année; et on vient nous dire qu'il faut l'aider. Je connais l'orgueil national des Anglais; je connais leur susceptibilité et ils ne doivent pas être fiers de la position que vous leur faites.

L'Angleterre, la reine du monde et des mers, celle qui se paye le luxe de faire trembler l'univers, ne doit pas aimer recevoir un tel cadeau.

Je n'aime pas les cadeaux, moi. J'aime mieux donner que recevoir. Quand je donne, vous êtes mon obligé; quand je reçois je deviens le vôtre.

Il est vrai que les petits cadeaux entretiennent l'amitié. Oui, au jour de l'An, par exemple, quand on donne un beau chapeau, ou un manchon, ou une bague en diamants à sa femme, elle nous aime davantage le lendemain. Mais prendre notre argent et l'employer dans l'intérêt d'un autre pays, je n'en suis pas. J'aimerais mieux que l'on abaisse le prix du port des lettres à un centin au lieu de deux centins. Vous allez voir, monsieur le ministre, si ça va marcher les lettres, les cartes postales. Autrefois, de mon temps, il n'y avait pas de cartes postales pour faire l'amour.

Je dis donc que ce serait rendre le peuple plus heureux en abaissant les droits, en augmentant nos revenus, et en faisant des sacrifices de toutes espèces pour le bien-être du peuple, et, n'oubliez pas mon poulailler.

Monsieur le président, je représente un comté très important, au point de vue de l'industrie du tabac. Le comté de Montcalm vient immédiatement après le comté d'Essex qui est celui où l'on fait la plus grande culture du tabac. Je ne puis assez vous dire les efforts de nos cultivateurs, pour rendre cette industrie prospère.

J'ai toujours demandé et je demande encore la protection de cette industrie. Et si je pouvais prendre quelque chose sur ces 35 millions, je vous assure que je rendrais un grand service à ma population. . .

L'ancienne administration a porté le droit à 28 cents par livre sur les tabacs étrangers, et elle a permis que le tabac canadien entre sous les mêmes voûtes que les tabacs étrangers.

Quand on voit les pauvres femmes de nos cultivateurs et leurs enfants, écotonner le tabac, le renchausser, arracher les mauvaises herbes, de quatre heures du matin à huit heures du soir, pour tâcher d'en vendre une livre de plus, ou de rendre la qualité meilleure, je vous assure monsieur, que ces gens-là sont bien dignes de notre intérêt. Ils ne sont pas riches ces gens-là; ils n'ont pas d'automobiles. Quand on voit ces travailleurs, la femme souvent, travaillant dans les chemps avec un bébé dans les bras,—ceux-là ne vont pas à la guerre par exemple—, vous comprendrez, monsieur le ministre, pourquoi je donne mon âme, mon cœur, ma santé, dans l'intérêt de ces braves gens.

Vous ne sauriez croire, monsieur le président, ce que coûtent les efforts des cultivateurs pour arriver à améliorer leurs terres, afin d'y trouver leur vie et un peu d'aisance. L'élevage est très négligé dans notre province. L'éleveur perd un quart de la valeur de son bétail, parce qu'il s'en va sur le marché anglais, et, à cause de l'embargo qui existe sur le bétail canadien. Ce bétail est abbattu en mettant le pied sur les quais Tout cela, pour favoriser le bétail écossais, irlandais ou anglais.

M. PELLETIER: Il vaut mieux élever des chevaux.

M. LAFORTUNE: Des chevaux, si monsieur le ministre n'en élève jamais, il verra que cela coûte cher. J'en sais quelque chose moi-même. Un jour, j'étais en visite chez un avocat américain; on apporte un pot de lait et un pot de champagne. Prenez, dit-il, celui que vous voudrez, les deux coûtent le même prix. Je me trouvais chez un "gentleman farmer".

Monsieur le président, il ne me reste plus qu'une chose à faire—et c'est la plus agréable,—c'est de remercier les divers présidents qui ont siégé tour à tour avec une égale impartialité et une égale dignité. Je

suis fier en outre de la façon dont cette Chambre m'a traité. Au reste, je ne pense pas avoir dit quoi que ce soit pour offenser personne.

Je reprends mon siège, espérant n'avoir pas parlé en pure perte. J'espère qu'avant que ce débat soit fini, nous recevrons des nouvelles diplomatiques qui nous empêcheront d'envoyer ce cadeau à l'Angleterre; que nous en reviendrons à la politique de l'ancienne administration basée sur la résolution du 29 mars 1909, et que nous chanterons ensemble les paroles du grand patriote-poète, sir Georges Etienne Cartier, à la musique de Lavallée: O Canada, mon pays, mes amours.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur le président, nous n'avons pas le moindre désir d'embarrasser le Gouvernement. Je dis cela en toute sincérité et je le dis avec intention. Quant à ce qui me concerne, cela est vrai et, en autant que je connaisse l'état d'âme de mes collègues, cela s'applique aussi bien à eux. Mais nous désirons vivement la mort de ce projet. Nous croyons que le bonheur et la prospérité futurs du Canada dépendent du succès de nos efforts dans cette voie; nous croyons que l'harmonie et la grandeur futures de l'empire britannique dépendent de ces efforts et que nous faillirions à notre devoir si nous n'employions pas tous les moyens constitutionnels pour atteindre cette fin. Personnellement, je n'ai jamais eu que des relations des plus amicales avec cette administration. Je reconnais que ses membres ont droit à ma sympathie et il n'y a aucun doute qu'ils l'ont à un certain point de vue. Il y a peu de temps qu'ils sont au pouvoir. Depuis qu'ils sont en fonctions, je n'ai personnellement rien eu à trouver à redire à leur administration, si l'on peut excepter la question des démissions d'emplois et aussi les caprices et les excentricités de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers).

J'aurais aimé qu'ils s'en fussent tenus à la même ligne de conduite quant à leur politique. Les membres du Gouvernement ont été des géants quant à leurs intentions, mais en tant que la législation et la politique sont concernées, ils ont été des pigmées en fait d'exécution. La cause du présent imbroglio du Parlement est due au Gouvernement même. On a rarement constaté des déclarations d'un parti politique aussi contradictoires que celles que nous avons à critiquer par rapport à cette question. On les fait ressortir et aucun effort n'a été tenté dans le but de les mettre en harmonie. Quand nous faisons voir la faiblesse de la position du Gouvernement, au lieu de tenter de justifier cette position, ces honorables députés restent plongés dans le silence. Le peuple dira que, si vous ne donnez pas la réponse attendue, c'est qu'il n'y a pas de réponse possible et que notre cause est indiscutable.

M. LAFORTUNE.

Il était inévitable que nous aurions un long débat en séance de comité, parce que le très honorable premier ministre a adopté une ligne de conduite inaccoutumée à l'ouverture même de cette période de deuxième lecture de ce bill.

Je me rappelle parfaitement les circonstances dans lesquelles M. Gladstone déposa son projet de loi, concédant l'autonomie de l'Irlande. En proposant la deuxième lecture du bill, il prononça un discours de trois heures et quart, dans lequel il donna des explications complètes sur tous les détails du projet. Dans le cas actuel, on a agi tout différemment. Le premier ministre a suivi toute la discussion, cherchant évidemment à se rendre compte de l'attitude de ses partisans et n'a pris la parole qu'à la fin du débat, quand l'heure fixée pour prendre le vote était arrivée et que personne ne pouvait refuter son discours. C'est une raison de plus que nous avons de discuter à fond cet article qui est le plus important du bill.

Ce discours du premier ministre, mis en regard de ses déclarations antérieures, constitue le plus beau monument d'inconséquences et de contradictions qu'on ait jamais vu dans un pays anglo-saxon. Le 29 mars 1909, il disait:

Il n'y a pas moins de quarante ou quarante-cinq villes et villages renfermant 2,000 habitants ou plus, qui seraient exposés aux incursions d'un ennemi qui débarquerait sur nos côtes.

Voilà un fort argument adressé aux populations de ces villes et villages, en faveur d'un service naval canadien. Qu'est-ce que ces villes penseront de la politique actuelle du Gouvernement? Elles sont encore exposées aux mêmes dangers. Qu'est-ce que le premier ministre dit aujourd'hui à ces populations?

Je maintiens qu'il serait impossible à une seule escadre sur l'Atlantique ou à une seule escadre sur le Pacifique, de défendre les côtes et les villes du littoral, contre une attaque comme celle dont on parle.

Voilà une piètre consolation pour ces villes que le premier ministre prétendait être exposées à de si grands dangers, lorsqu'il cherchait des raisons pour demander l'établissement d'une marine canadienne, il y a quatre ans. Le 29 mars 1909, il disait encore:

Je crois aussi que le parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent votées pour des fins de dépenses navales.

L'honorable premier ministre, en parlant ainsi, prêchait la saine doctrine constitutionnelle et il n'y a pas à se méprendre sur le sens à donner à ses paroles. Mais voici une autre déclaration qui s'écarte considérablement de l'idée d'une marine canadienne:

Si vous avez la marine britannique, la plus puissante du monde, si vous coopérez avec elle, si vous aidez à la maintenir et à l'agrandir, j'ose dire que vous êtes arrivé, pour le présent du moins, à la meilleure solution qu'il est possible de trouver.

Mon très honorable ami semble toujours parler "pour le présent du moins". Sa politique varie selon les circonstances et il parle toujours "pour le présent". Je ne me rappelle pas avoir jamais rencontré, dans mes lectures ou ailleurs, autant d'incertitude, de vacillation, que n'en révèlent les quelques citations que je viens de faire et cependant, l'honorable premier ministre semble croire que sa politique navale est une chose tellement entendue et réglée d'avance, que ce n'est qu'à la clôture du débat sur la seconde lecture du bill qu'il se décide à prendre la parole, comme si après cela, il n'y avait plus rien à en dire. Cette attitude de mon honorable ami me rappelle un passage d'Hamlet. Tous ceux qui ont lu Shakespeare, se rappelleront la scène. Hamlet cause avec un vieux courtisan servile, Polonius. Le prince est censé avoir l'esprit quelque peu dérangé, mais il conserve cependant assez d'intelligence pour deviner le caractère du courtisan:

Hamlet. Do you see yonder cloud, that's almost in shape of a camel?

Polonius. By the mass, and 'tis like a camel, indeed.

Hamlet. Methinks, it is like a weasel.

Polonius. It is backed like a weasel.

Hamlet. Or, like a whale?

Polonius. Very like a whale.

Ces lignes représentent mieux que tout ce que je pourrais dire l'attitude du premier ministre. Pourquoi se trouve-t-il dans cette position? Que signifient ces sautes continuelles? A un certain moment, il favorise une politique ayant les apparences d'une baleine; dans une autre circonstance, elle prend la forme d'une belette et, tout à coup, il renonce aux deux et en adopte une autre qui ressemble à un chameau avec ses bosses. Il n'y a qu'une seule explication possible et elle se trouve dans cette sinistre alliance sur laquelle repose le ministère et, si elle n'est pas rompue et si l'on ne nous donne pas une saine politique canadienne, le ministère sera brisé. Permettez-moi de donner l'opinion d'un grand écrivain canadien sur les questions constitutionnelles, pour faire mieux comprendre la fausseté de la position dans laquelle se trouve le Gouvernement. Bourinot dit:

Sur toute question d'un intérêt public, les ministres sont tenus d'avoir une politique bien définie, s'ils veulent conserver la confiance de la législature.

Voilà la règle que tous les hommes d'Etat de ce pays doivent prendre pour guide. Mais la politique du Gouvernement si, on en excepte l'expédient temporaire proposé par le bill, est tellement vague, qu'il est impossible de s'en faire la moindre idée. Selon Bourinot, nous avons donc raison de refuser notre confiance au Gouvernement. C'est aussi pour cette raison que les ministres ont déjà perdu un tiers de leur majorité normale et qu'ils perdront certainement la confiance du peuple.

Parce que nous exerçons notre droit de discuter cette question à fond, dans tous ses détails, on nous accuse d'anarchisme, comme l'ont été beaucoup d'autres excellents citoyens qui n'avaient fait que leur devoir.

C'est porter une accusation d'une nature toute spéciale contre des hommes qui observent scrupuleusement les règles parlementaires—si scrupuleusement même que dans un cas où il y eut conflit au point de consulter toute la Chambre, ceux qui font le plus autorité en ces matières ont approuvé notre attitude. Si le Gouvernement et ceux qui l'appuient en cette enceinte ne trouvent ou n'osent avancer d'argument à l'appui de leur politique, nous serons forcés d'aller chercher ailleurs les raisons et les motifs que peuvent invoquer leurs partisans. La presse conservatrice nous accuse d'être les supports de l'anarchie. Qu'on imagine donc, qu'on m'accuse, moi entre tous les autres d'être un anarchiste! Non, je suis l'esclave de la constitution et des règles établies pour ce Parlement. La plus grande gloire, à mon estime, ressort des débats de ce Parlement et de l'histoire de ces derniers.

M. SHARPE (Ontario-nord): L'honorable député croit-il en l'obstruction?

M. CLARK: Le seul obstructionniste qu'on trouve en cette Chambre en ce moment, c'est mon honorable ami d'Ontario-nord. Tout honorable membre de la droite qui a fait partie de la Chambre au cours du dernier Parlement sait que nous suivons exactement, en la présente occasion, l'attitude que ses amis et que lui-même ont tenue à l'endroit de la réciprocité.

Quelques VOIX: Non.

M. CLARK: N'ont-ils pas débattu cette question durant des jours et des jours et n'ont-ils pas fait connaître qu'ils la discuteraient jusqu'à ce que le Gouvernement d'alors fût forcé de faire les élections générales. Les deux cas sont absolument identiques et je tiens à rappeler à nos amis un axiome très ancien qui contient beaucoup de sens commun: Ce qui est bon pour l'oie doit également convenir au jar. Les journaux conservateurs n'ont jamais été soupçonnés de prêcher l'anarchie en ce temps-là. Ce n'est pas là non plus ce que nous avons fait. Nous avons reconnu que l'opposition du temps exerçait les privilèges dont elle pouvait se prévaloir et l'excuse qu'ils peuvent invoquer aujourd'hui, c'est

de dire que la plus grande partie de la population du Canada a reconnu le bien fondé de la position qu'ils avaient prise, bien que nous puissions nous demander si le peuple canadien a approuvé leur attitude dans le cas de la réciprocité, ou celle qu'ils ont tenue à l'endroit de la marine de guerre.

Une VOIX: Les deux.

M. BOYCE: Mon honorable ami ne sait-il pas que les ministres accusaient la gauche de mettre des entraves à l'expédition des affaires du pays et qu'ils parlaient même d'imposer la clôture?

M. CLARK: Jamais je n'ai entendu mentionner cette dernière au cours de toute la discussion qui s'est poursuivie alors. A propos de clôture, je puis faire cesser l'anxiété qui existe dans l'esprit de l'honorable député en disant qu'à mon estime, le temps est venu pour le Canada d'adopter la coutume établie dans d'autres pays, c'est-à-dire, que le Gouvernement disposera lui-même du temps de la Chambre. Seulement, au cas où mon honorable ami se préparerait à recourir à la clôture pour mettre fin à ce qu'il appelle l'anarchie, je lui recommanderais fortement l'opportunité de ne faire de proposition dans ce sens qu'après que cette question aurait été débattue par tout le pays et que le discours du Trône l'aurait mentionnée à l'ouverture d'une session.

M. BOYCE: Mon honorable ami voudrait-il interrompre un instant son discours afin de me permettre de l'éclairer sur ce point, en faisant allusion à un débat qui s'est fait ici au cours de la session de 1908, alors que M. Paterson, l'ancien ministre des Douanes, aurait dit, tel que rapporté à la page 10137 du hansard de cette année-là:

S'il est dans l'esprit du peuple, à l'heure qu'il est un fait sur lequel, s'il le soumet aux électeurs de ce pays, le Gouvernement obtiendrait un verdict favorable, et cela, par une majorité énorme, c'est celui qui se rapporte à l'obstruction.

Je puis dire qu'on devrait reviser les règlements de la Chambre de façon à ce que, tout en accordant le temps nécessaire à la discussion de chacune des questions qu'on lui soumettrait, on pût arrêter des moyens grâce auxquels l'honorable député de Toronto-nord et la petite clique qui l'entoure ne pourraient plus prolonger indéfiniment les séances de la Chambre. C'est la question qu'on devra soumettre au verdict des électeurs et le parti qui réclamera une révision des règlements dans le but d'édicter des règles plus conformes à la décence qui doit régner au cours de nos délibérations et qui seront de nature à sauvegarder les deniers publics, et qui recevra la mission d'opérer cette réforme, sera le parti qui a déjà opéré tant de réformes.

M. CLARK: Je suis extrêmement heureux de pouvoir constater que les honorables membres de la droite attribuent enfin un mérite quelconque à M. Paterson, parce que, au cours des débats qui se sont engagés sur la réciprocité, ils ont pris particulièrement pour cibles les hommes qui avaient conclu cette convention commerciale avec les Etats-Unis. Je les félicite d'avoir fini par reconnaître que M. Paterson fut un homme d'Etat capable; cependant, je ne puis voir que leur attachement à leurs principes y gagne beaucoup. Je concours dans tout ce qu'a dit M. Paterson. Mais aujourd'hui nous discutons une question qui nous semble être d'un intérêt primordial pour notre pays et, lorsqu'il s'agit de la procédure parlementaire, je tiens à défendre le Parlement contre toute accusation qui le représente sous la livrée de l'anarchie. En réalité, la procédure parlementaire constitue l'une des sauvegardes contre l'anarchie. Le militarisme ne peut prendre racine dans aucun pays anglo-saxon aujourd'hui, pourquoi? Parce que ces pays jouissent de la liberté et bénéficient des avantages d'une procédure parlementaire basée sur cette même liberté. Le militarisme est né et s'est propagé en Russie, parce que la population de ce pays était soumise à un gouvernement autocratique et tyrannique. Nous ressentons cette imputation d'être des fidèles de l'anarchie. J'ajoute que si le Gouvernement a besoin qu'on le défende, il ne trouvera pas cette défense chez les feuilles publiques. Parler d'anarchie dans le cas qui nous occupe, c'est faire preuve d'une ignorance crasse de l'histoire des institutions et de la procédure parlementaires. C'est avec orgueil que j'ai observé ceux qui ont eu assez d'esprit de justice, assez de tact et de jugement pour conduire les procédures de ce comité. Il est à la louange du parti au pouvoir qu'il a pu trouver parmi ses partisons en cette Chambre des hommes capables de présider, en la façon qu'ils l'ont fait, nos délibérations au cours de ce long débat. Leur tenue a vivement contrasté avec celle dont a fait montre l'honorable ministre des Travaux publics en ouvrant ce débat, et je ne puis m'empêcher de croire que cet honorable ministre fera bien d'étudier la procédure parlementaire avec plus d'attention qu'il ne semble l'avoir fait jusqu'ici. Malgré la grande importance attachée aux actes législatifs et administratifs du Parlement, ce qui importe avant tout, c'est de bien se convaincre que ce Parlement est un corps délibératif et que ses délibérations devraient s'imposer spécialement à l'étude de celui qui aspire à atteindre une position enviée en ce pays, parce qu'elles représentent le travail de nos pères et qu'elles sont le legs intellectuel le plus cher à tous ceux qui parlent notre langue. Lorsqu'ils étudieront cette discussion en comptant les archives de notre histoire, j'ose dire que nos fils constateront qu'elle supporte l'examen le plus sévère, au point de vue de l'argumentation, que ces discours aient été prononcés en anglais ou en fran-

çais. L'honorable ministre des chemins de fer (M. Cochrane) sourit. Certes, il éclaire si parfaitement, par ses paroles et ses discours, l'esprit de ceux qui prennent part à ce débat, que nous devons le tenir comme une autorité en la matière. Des parlementaires plus anciens ici que ne l'est l'honorable ministre m'ont dit, d'après leur connaissance intime de l'histoire du Canada, qu'on ne peut établir de comparaison entre ce débat et celui qui s'est fait en 1896, au point de vue que je viens de mentionner.

A deux ou trois reprises différentes j'ai osé en appeler au Gouvernement; je tiens à invoquer une ou deux autres motifs qui établissent pourquoi l'appel que je fais ne devrait pas être ignoré. Le Gouvernement devrait faire connaître ses intentions. Si je me trompe en ce qui a trait au changement qui s'est produit dans l'état de choses qui existait il y a un mois, je demande qu'on me signale ce en quoi consiste mon erreur. L'honorable ministre des Chemins de fer continue de sourire, mais il ne peut m'éclairer de son simple sourire; il devrait m'indiquer ce qui le fait rire ainsi. J'ai affirmé, dès le commencement, qu'il n'y avait rien dans cet épouvantail allemand dont on parlait et l'histoire des quatre dernières années appuie mon assertion. Si l'on pouvait invoquer cette peur autrefois, après ce qui s'est produit au cours des dernières semaines qui viennent de s'écouler, on doit constater que cet épouvantail est puéril; à ce point de vue, envoyer à l'étranger $35,000,000 pour acheter des navires, c'est agir avec une stupidité plus grande que celle qui consisterait à gaspiller inutilement ces derniers. J'ai à la main un extrait d'une déclaration qu'a faite, il y a plusieurs mois déjà, l'évêque de Birmingham au clergé de son diocèse. Cela se passait vers le temps où le Gouvernement a déposé son projet de loi. S'adressant aux membres de son clergé en Angleterre, le pays qui se trouverait menacé, il a dit:

J'ai passé dernièrement quelques jours en Allemagne, pays que je connais intimement depuis plusieurs années. C'est en conversant avec l'ecclésiastique qui est, peut-être, en rapport le plus intime avec l'empereur, que l'on entend souvent cette question: Etes-vous certain que l'Angleterre n'entretient aucune intention malveillante envers l'Allemagne?"

Voici un homme d'un caractère élevé et d'une grande érudition qui connaît l'Allemagne et qui, en conversant avec un Allemand occupant, lui aussi, une haute situation et entretenant des relations intimes avec l'empereur d'Allemagne, constate l'existence en Angleterre, et plus particulièrement au Canada, des mêmes soupçons à l'endroit de l'Allemagne. Ne doit-on pas déplorer que ces préparatifs qui ont une allure guerrière se poursuivent dans ces deux pays, alors qu'ils ne reposent sur rien autre chose que sur les soupçons futiles qu'entretient une population énervée et qui sont engendrés par certaines personnes qui ont des intérêts personnels à promouvoir? Cette citation démontre que le peuple allemand ne nourrit aucune intention malveillante à l'adresse de la Grande-Bretagne. Je tiens à insister encore plus sur cet argument en affirmant que l'Allemagne ne peut, à l'heure qu'il est, soutenir, avec succès, une guerre maritime contre l'Angleterre et que l'esprit de la population de l'Allemagne s'exerce dans une direction tout autre. Je tiens à signaler d'une façon plus spéciale, aux honorables ministres, un article que le "London Spectator" a publié dans son édition du 22 février 1913, parceque ce journal est un organe unioniste dont l'opinion fait autorité et qu'il est rédigé par des hommes qui expriment leur avis avec la plus grande liberté d'esprit. (L'honorable député lit l'article auquel il fait allusion.)

Cet article fait voir que l'intérêt de l'Allemagne, en ce moment, se concentre sur ses armées de terre. Elle ne peut augmenter en même temps ses armées de terre, et sa marine de guerre; elle augmente considérablement ses armées de terre, parcequ'elle ne garde la paix que parcequ'elle est forcée d'en agir ainsi.

M. MEIGHEN: Si l'Allemagne faisait mine aujourd'hui d'augmenter sa marine de guerre, mon honorable ami approuverait-il alors la politique du Gouvernement?

M. CLARK: La question repose sur une hypothèse dont l'objet saute aux yeux.

M. MEIGHEN: Si l'honorable député ne consentait pas à appuyer la politique du Gouvernement, son argumentation n'aurait plus la moindre force.

M. CLARK: Mon honorable ami ne me pose pas une question, il argumente. Je suis heureux qu'il me pose cette question, mais le règlement ne lui permet pas d'accompagner celle-ci d'un discours. Il veut savoir si je ferais quelque chose au cas où quelque autre chose existerait. Cela ne ressemble-t-il pas au cas où quelqu'un demanderait à un médecin de soigner une maladie qui n'existe pas? Qu'est-il besoin de me demander ce que je ferais dans de telles circonstances? Le Canada doit faire face aux circonstances présentes, et le Gouvernement n'a pas étudié la situation. Mon honorable ami veut m'engager à discuter des éventualités afin de s'en faire une arme contre moi.

Quelques VOIX: Répondez.

M. CLARK: L'honorable député n'a pas posé la question pour rendre la situation plus claire. Sa question n'a pas trait à ce qui existe, mais à ce qui pourra exister un jour. Je consens à laisser à la Providence le soin de régler l'avenir.

Je désire m'en tenir à l'amendement et au sous-amendement. Celui-ci est d'origine néo-écossaise; il a pour auteur le représentant de Cap-Breton (M. McKenzie). Il comporte que nous devrions régler nos dépenses navales sur les arrangements pris avec l'amirauté à la conférence de 1909. On pourrait répondre que, depuis, d'autres arrangements ont été conclus, mais nous avons constamment soutenu que le dernier paragraphe prouve de lui-même qu'on l'a imposé à l'amirauté. Nous avons prétendu que ces arrangements ont été obtenus du gouvernement anglais pendant qu'il avait les mains liées, pour ainsi dire. Autrement, il serait des plus faciles au Gouvernement de dire: "Vous faites complètement erreur; nous soumettrons les deux projets au gouvernement anglais et nous le prierons de dire lequel vaut mieux." Nous serions satisfaits, si un ministre qui a assisté à la conférence nous disait que les deux projets ont été communiqués au gouvernement anglais.

Mais il n'en est rien. Les autorités anglaises étaient tenues de croire que le premier ministre du Canada parlait au nom du pays et quand il a dit: "Nous ne pouvons vous donner de l'aide qu'au moyen d'une contribution," le gouvernement anglais n'a pas eu de choix. Cependant, lors de la discussion antérieure de toute la question, il nous avait indiqué les moyens de lui venir en aide en défendant notre propre partie de l'empire. M. Churchill est l'auteur du projet. Il peut l'avoir conçu lorsqu'il a voyagé à bord d'un sous-marin, en compagnie de notre ministre de la Milice (M. Hughes). Je soupçonne fortement que c'est là qu'on l'a élaboré. Le bruit court que, lorsque le sous-marin s'est enfoncé sous l'eau, il s'est engagé une conversation au cours de laquelle ils ont manifesté la crainte que le sous-marin ne revint pas à la surface. On me rapporte que le ministre de la Milice aurait dit, avec cette présence d'esprit qui le caractérise: "Oh! il y a assez de gaz pour tenir ce navire à flot."

J'ai dans la main le "London Economist" qui contient un article daté du 22 février; ce sont là les derniers renseignements, et je suis bien aise d'avoir éveillé l'attention du ministre des Chemins de fer; il s'occupe beaucoup de ce qui paraît dans l'"Economist". Cet article pose la question: "Le dreadnought est-il condamné?" Si j'avais à répondre à cette question, je dirais qu'il y a trois dreadnoughts qui sont certainement voués à un malheureux sort—dont la cause est perdue, à en juger par la manière dont elle est plaidée. Qu'on me permette de lire cet écrit:

Nous avons souvent mis sous les yeux des lecteurs de l'"Economist" la théorie (soutenue par un grand nombre et probablement par la plupart des meilleures têtes de la marine) que, en égard à ce qu'ils coûtent, les dreadnoughts et les super-dreadnoughts ne rendent pas autant de services que des navires plus petits portant des armes moins nombreuses, mais également redoutables.

Cela corrobore entièrement l'avis de lord Charles Beresford, ami politique des membres de la droite.

Dans ces dernières années, l'amirauté anglaise a été obsédée de l'idée que chaque navire mis à flot devait avoir une sorte de supériorité. Il doit être plus long et plus court, plus large ou plus étroit, plus lourd ou plus léger, ou plus rapide que tout autre navire du même modèle précédemment mis à flot dans tout l'univers depuis la construction de l'arche de Noé.

Et c'est en présence de ce jeu-là qu'on nous demande de fermer les yeux et d'ouvrir la bouche, sans que la droite nous donne d'explications. C'est un jeu qui est en vogue depuis que l'arche de Noé a été construite.

Tout d'abord la presse, à laquelle ces faits merveilleux devaient servir de pâture, s'en est emparé avidement; et même de nos jours, le bureau qui fournit des plans à l'amirauté provoque d'ordinaire beaucoup d'admiration, lors du lancement d'un navire, grâce aux renseignements qu'il communique aux journalistes. On peut résumer ainsi les inconvénients des dreadnoughts—

1. Si la moitié de ce qu'on a dit est vraie, cette "invention" a été un acte de trahison ou de folie, car elle a fait table rase de tout les cuirassés existant à une époque où la Grande-Bretagne avait une supériorité écrasante. Elle ne peut donc être justifiée qu'au point de vue des fabricants internationaux de plaques de blindage comme un artifice habile pour donner l'essor à une industrie particulière.

M. DAVIDSON: Le projet qu'appuie l'honorable député pourvoit-il à la construction de trois dreadnoughts?

M. CLARK: Je crois devoir traiter le sujet avec le respect qu'il mérite, et je passerai à la raison suivante:

2. On admettait que trois navires du type "King-Edward" valaient autant, et probablement, que deux dreadnoughts; et vu qu'ils coûtaient le même prix, ils étaient en réalité moins chers parce que l'"invention" du dreadnought a entraîné d'énormes dépenses incidentes pour les docks et les ports.

Ceci est très grave. Vous qui venez d'Angleterre, monsieur le président, vous connaissez la réputation de l'"Economist" et la plupart d'entre nous peuvent apprendre quelque chose en le lisant. L'aliment est peut-être trop riche pour quelques esprits dévoyés, mais il est excellent pour la plupart d'entre nous. L'article ajoute:

3. Chaque agrandissement des cuirassés augmente la certitude que ces navires géants seront percés par des torpilles, car la portée et la puissance des torpilles se sont extraordinairement accrues dans ces dernières années, de sorte qu'à tout moment du jour ou de la nuit une torpille peut être lancée bien avant

qu'un cuirassé puisse se servir efficacement de ses canons.

Vous envoyez inutilement $35,000,000. Il est certain que les navires seront percés par les torpilles. Je m'oppose énergiquement à ce que nous dépensions une somme d'argent pour des dreadnoughts avant que nous soyons mieux renseignés à ce sujet.

Ces inconvénients sont si manifestes que les intérêts de l'industrie des plaques de blindage, avec l'aide de la passion populaire pour la grosseur et de l'avidité de la presse à tout rapporter, peuvent seuls expliquer des dreadnoughts et des super-dreadnoughts. Dans un un conflit avec la France, peu de gens supposent que l'Amirauté enverrait un de ses navires principaux dans la Manche.

Et nous sauvons l'empire en dépensant $35,000,000 empruntés à la caisse de l'Etat pour construire des navires que l'amirauté anglaise, si elle n'avait pas perdu la tête, n'oserait pas envoyer dans la Manche, au dire de l' "Economist".

Le faire, ce serait les exposer à les faire détruire par les mines, les sous-marins et les torpilles. On se demande aussi à quelle distance de la côte allemande une escadre de cuirassés oserait s'approcher même en plein jour, si une guerre éclatait avec l'Allemagne. Mais les grandes manufactures d'armements ont installé à grands frais un immense matériel et elles ne peuvent pas souffrir qu'on cesse de construire des super-dreadnoughts.

Le Canada est entraîné dans ce guêpier pour maintenir ces manufactures.

Ces commentaires sont suggérés par un article paru dans le dernier numéro du "Engineer", article d'un collaborateur qui est évidemment "au courant". Il commence par citer une phrase d'une lettre adressée il y a quatre ans à M. Asquith "au nom d'un groupe d'ingénieurs du continent qui ont pris connaissance d'un certain modèle élaboré conjointement par feu sir Edward Reid et l'auteur de l'article, en 1894, lorsque la question de la marine était très discutée parmi le public." Voici cette phrase: une flotte de dreadnoughts peut être rencontrée et vaincue en haute mer sans qu'il en coûte un seul navire. Il y a lieu de signaler ici le caractère cosmopolite de ce groupe continental qui était prêt à vendre au gouvernement anglais le secret de détruire tous les cuirassés des puissances continentales. L'amirauté a régulièrement accusé réception de la lettre, mais elle n'a pas voulu délier sa bourse. Toutefois, nous dit-on, un sort différent attendait une communication analogue adressée par les mêmes cosmopolites à des gens placés en haut lieu en Allemagne. On dit que l'affaire a été bâclée aussitôt dans le plus profond secret, mais tant de gens étaient au courant que le patriotique collaborateur du "Engineer" croit qu'il est à désirer que le public anglais ait un aperçu de la véritable situation. Les dreadnoughts allemands ne sont qu'une frime; leur masse captive l'attention et plaît au public; mais, en réalité, ils n'entreraient en scène qu'après que les cuirassés de l'ennemi auraient été coulés par des contre-torpilleurs et les sous-marins allemands. Ce que le groupe d'ingénieurs cosmopolites a d'abord offert à notre Amirauté, puis à l'Amirauté allemande, c'est un contre-torpilleur qui est ainsi décrit: un contre-torpilleur de cette catégorie est plus rapide que n'importe quel dreadnought. Il s'enfonce dans l'eau l'effleurant à peine, et il combat la proue tournée vers l'ennemi. La seule cible qu'il offre au feu de l'ennemi est un blindage cintré s'étendant en biais vers l'arrière, et d'une forme et d'une épaisseur telles qu'il est presque impénétrable. Il porte un seul canon de la plus grande puissance muni de projectiles qui jouent le rôle de torpilles aériennes. Et ce canon est constamment caché, sauf au moment du tir. Le navire peut rester en mer quelque temps qu'il fasse, et il peut combattre efficacement de la plus grande distance. On peut construire 20 de ces contre-torpilleurs pour le prix d'un seul super-dreadnought.

Nous pourrions avoir près des côtes du Canada vingt de ces navires plus utiles que les dreadnoughts que nous nous proposons d'envoyer dans la mer du Nord.

... et les spécialistes navals allemands soutiennent, à bon droit, qu'un super-dreadnought doit inévitablement succomber s'il est attaqué, ne fût-ce même que par cinq de ces navires plus petits.

J'appelle l'attention du Gouvernement sur le fait que, au dire de cette communication, que le sort inévitable qui attend ces navires c'est de succomber sous les coups de navires plus petits, tels que l'ancien programme du gouvernement Laurier proposait de placer près des côtes du Canada. La droite ne retirera-t-elle pas son projet jusqu'à ce que des spécialistes nous procurent plus de renseignements sur les points que j'ai soulevés?

L'amendement est aussi d'origine néo-écossaise. Il a été régulièrement proposé par le chef de l'opposition, mais celui-ci n'en est pas l'auteur. L'amendement demande "la prompte organisation d'un service naval canadien". Personne n'ignore quand et comment cette phrase a vu le jour. Le représentant de Toronto-nord avait soumis un projet de résolution rédigé autrement concernant la défense des côtes du Canada. Le premier ministre de ce temps-là a tenté de le corriger afin de le rendre acceptable à la Chambre. Mais le chef de l'opposition, le premier ministre actuel, était d'avis que ni le député de Toronto-nord, ni le chef du Gouvernement, avaient donné la note juste et il vint à leur secours. Il est l'auteur du texte de la résolution du mois de mars 1909. Il est donc l'auteur de l'amendement et il paraît disposé à renier son enfant, sentiment contraire à la nature.

L'enfant, cependant, était légitime et il s'adresse aujourd'hui à ses parents distingués. Il leur dit par notre entremise: J'ai contribué à vous faire arriver aux postes de grande éminence et à beaucoup de points de vue très mérités que vous occupez aujourd'hui, et il est malheureux que vous répu-

diiez votre propre enfant. Examinons cet amendement. Il était juste, car il répondait aux aspirations de toute la population. Si le très honorable premier ministre était ici, il reconnaîtrait certainement que le mot "immédiatement" a été inséré à sa propre demande. Y a-t-il quelque chose de mauvais dans ce mot: "Organisation", voilà une chose dont le Gouvernement ferait bien de s'occuper.

L'organisation d'un nouveau service sur de sages bases serait une très bonne chose. Il n'y a certainement rien de mal dans le mot "canadien". Nous avons mis ce mot sur tous nos timbre-postes. Nous avons le chemin de fer canadien du Pacifique, dont nous sommes tous fiers. Quel mal peut-on trouver dans un service naval "canadien" tel que la résolution de 1909 propose? Le Gouvernement devrait saisir cette occasion qui s'offre à lui de montrer qu'il veut faire sa part dans la tâche glorieuse d'édifier un des plus grands pays que le monde ait jamais connu. Si les ministres se dérobent à leur devoir, le peuple canadien saura les juger et les renverra chez eux à la première occasion. Il n'y a pas de mal à ajouter un autre service aux services publics actuels. En créant ce service on ouvre une nouvelle carrière à notre jeunesse intelligente et vigoureuse. Je cherche à bien faire comprendre le sens des mots "service naval canadien".

On nous accuse d'inconséquence. On nous a dit l'autre soir que nous avions trois politiques différentes. Cela ne me trouble aucunement. Je crois avoir apporté assez de preuves pour montrer que si j'avais voté en faveur de la résolution entière, ainsi que l'ont fait les honorables membres de la droite, j'aurais commis une faute. Je ne suis pas en faveur de la construction d'une flotte pour le présent. Cela viendra avec le temps. Les champignons croissent dans une nuit, mais on ne peut pas construire des flottes aussi vite que cela. Cela prendra des années. S'il y avait urgence réelle, le moyen le plus efficace d'aider à la marine impériale serait de fournir une contribution en argent. En temps de guerre c'est le peuple qui a la plus longue bourse, qui l'emporte.

Je prétends donc que le principe le plus vital à adopter est la création d'un service naval canadien. Le parti libéral s'en tient aux propres mots et au principe énoncé dans l'amendement que nous discutons, et à la résolution adoptée unanimement le 29 mars 1909. C'est sur ce terrain que se fera la lutte si la question est soumise au pays. Nous maintenons le principe que, quoique nous fassions, la politique que nous adopterons doit être avant tout canadienne. Allons-nous nous remettre en tutelle, ou allons-nous conserver la liberté de nous gouverner nous-mêmes? Lorsque nous poserons la question de cette manière au peuple canadien, je n'ai pas le moindre doute sur la réponse qu'il donnera. Les enfants des

pères de la confédération diront que ce que les auteurs ont fait a été bien fait. La création d'un service naval canadien est la seule politique qui convienne à la nation canadienne.

Mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) a dit en autant de mots l'autre jour que le Canada n'éait pas une nation. C'est un manque de confiance dans son pays très lamentable de sa part. La définition ordinaire d'une nation est la suivante:

> Une nation est un groupe ou une agglomération de personnes ayant les mêmes institutions et les mêmes coutumes, homogène dans ses relations sociales, et ayant des intérêts mutuels. La plupart des nations sont formées d'agglomération, de tribus ou de peuples, appartenant à une même race ou à des races différentes, fondus en un seul tout par un long contact.

N'avons-nous pas la même chose au Canada? Pourquoi ce Parlement légifère-t-il pour tout le Canada, si ce n'est pour faire de nous un grand peuple. Nous possédons l'homogénéité sociale, parce que, en dehors des murs de cette Chambre et des disputes de ce Parlement, je ne sais pas si je parle à un Canadien-français ou à un Anglo-saxon. Nous discutons aujourd'hui une question d'intérêt mutuel. Dans le sens ordinaire du mot, nous sommes donc une nation. Au sens politique, une nation a été définie ainsi:

> Une agglomération d'habitants d'un pays vivant sous un même gouvernement, indépendant ou non; un peuple uni politiquement.

Voilà le caractère politique d'une nation, et la Confédération, qui a été créée par acte du parlement impérial a établi définitivement le Canada comme nation distincte sur la partie nord du continent d'Amérique entre l'Atlantique et le Pacifique. La question a été réglée alors une fois pour toutes. On nous a dit alors que la Confédération signifiait séparation. Elle signifiait tout l'opposé—l'union des provinces du Canada en une nation, sous le même drapeau que l'Angleterre, mais une nation tout de même, aussi libre et aussi indépendante de sa conduite comme elle l'entend et de suivre sa destinée, que le sont l'Angleterre, l'Irlande, l'Australie ou toute autre partie des possessions britanniques. A ceux qui prétendaient que la Confédération amènerait la séparation, sir John A. Macdonald répondait: Plus le Canada prendra de l'importance, plus l'Angleterre l'appréciera; plus notre pays aura de valeur comme allié de l'Angleterre, plus forte deviendra l'alliance. Lord Elgin, qui a contribué pour une large part à créer la liberté du peuple canadien, et a établir les conditions dans lesquelles le Canada pourra suivre sa propre destinée, s'est efforcé d'obtenir une idée claire de chacune des parties du problème qu'il avait à résoudre. Si les honorables ministres au

lieu de se contenter de nous dire qu'ils préparent une politique permanente, suivaient l'exemple de lord Elgin, ils se formeraient une idée plus claire du problème qu'ils ont à résoudre. S'ils voyaient clair dans le problème ils ne voteraient pas à l'encontre de la résolution pour laquelle ils ont voté en 1909. Je ne comprends pas comment certaines gens soient tellement esclaves de l'esprit de parti, ou d'autres considérations, pour qu'après avoir dit en mars 1909 que la meilleure chose que l'on pouvait faire était l'organisation prompte d'un service naval canadien, ils viennent nous combattre lorsque nous nous servons aujourd'hui des mêmes paroles pour leur tracer leur devoir. Je ne comprends pas que l'on puisse avoir une mentalité aussi fausse. Je ne comprends pas comment ils peuvent se justifier eux-mêmes, et si ce n'est pas dépasser les bornes, je leur demanderai quelle raison de moralité publique ils peuvent invoquer à l'appui d'une telle volte-face.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. STEVENS: Je ne crois pas que les paroles de l'honorable député soient parlementaires. Il insinue que l'attitude des honorables membres de la droite porte atteinte à la moralité publique.

M. CLARK: J'ai dit "quelle raison de moralité publique". Je définissais la chose dans un sens théorique.

Le PRESIDENT (M. Shepherd): Je ne crois pas que l'honorable député ait fait allusion à aucun membre de cette Chambre en particulier. Je crois que ses paroles sont parlementaires.

M. CLARK: Cette idée de confédération effraie certains esprits. Lord John Russell a dit un jour aux applaudissements de la Chambre des Lords en Angleterre qu'il voyait venir le jour où les liens qui attachaient le Canada à l'Angleterre seraient rompus. Lorsqu'un libéral fait mal, je n'hésite pas à le blâmer tout autant que je le fais pour un tory. D'un autre côté lord Elgin disait que c'était une théorie absolument insensée et des plus dangereuse que de prétendre que les colonies anglaises ne pouvaient pas atteindre leur maturité, sans se séparer de l'Angleterre. Lord Elgin était dans le vrai, lord John Russell était dans l'erreur. Lord Elgin, qui possédait une vaste intelligence, se convainquit de l'idée qu'il était

—possible de maintenir sur le continent de l'Amérique du Nord, à côté de la république américaine, une nation unie à l'Angleterre et vivant sous les institutions britanniques, si on lui accorde pleine liberté et confiance.

Si on nous donne des institutions libres et que l'on ait confiance en nous, il n'y a aucune crainte que nous soyons absorbés par les Etats-Unis. Je suis grand admirateur de lord Elgin. Une des institutions britanniques est le libre-échange, et j'aurais consenti à commercer librement avec les Etats-Unis, mais nos honorables amis de la droite ont eu peur. Lord Elgin disait encore:

Lorsqu'un peuple aura été accoutumé à notre régime parlementaire, il ne voudra jamais retourner au régime irresponsable.

Le gouvernement voudrait nous faire revenir au temps où Downing Street gouvernait les services publics du Canada. Cela ne reviendra jamais.

La politique proposée dans l'amendement est la seule politique qui reconnaît les droits du Canada comme nation et la pleine maturité des hommes publics canadiens, considérés individuellement. Mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) nous a dit que les jeunes Canadiens des Provinces maritimes s'engageaient dans la marine américaine. Voilà le genre d'annexion auquel je m'oppose. Quels sont ceux qui veulent la grandeur et la force du Canada? Quels sont ceux qui craignent l'annexion? Mes honorables amis de la droite nous ont dit que nous aimerions l'annexion parce que nous réclamions le droit d'adopter la politique commerciale de l'Angleterre. Le danger d'annexion de cette nature est visible, et ce sont les honorables membres de la droite qui en sont responsables. L'annexion se fait de la manière indiquée par mon honorable ami de Richmond. La jeunesse des Provinces maritimes s'enrôle dans la marine des Etats-Unis, et à la dernière session, le ministre des Finances nous demandait $100,000 pour venir en aide aux pauvres de l'île du Prince-Edouard, dont la population a diminué de mille âmes depuis quarante ans. Et l'on ose après cela nous accuser de vouloir par notre politique amener l'annexion. Je repousse l'accusation. Je la renvoie aux honorables membres de la droite; ce sont eux qui sont les annexionistes, eux qui permettent à nos fils de s'annexer aux Etats-Unis parce qu'ils ne veulent pas créer dans le pays un service naval qui leur ouvrirait leur carrière naturelle, qui est d'être marins. Ceux qui vivent sur les bords de l'océan iront quand même sur l'océan, et si vous ne leur en fournissez pas les moyens dans le Canada ils iront s'adresser aux Etats-Unis.

M. WILCOX: Au sujet des Canadiens qui se sont enrôlés dans la marine américaine, n'est-t-il pas vrai de dire qu'environ un million de Canadiens se sont enrôlés dans les industries des Etats-Unis?

M. CLARK: Cela est parfaitement vrai; cela s'est produit sous la politique nationale, mais nous avons apporté un change-

ment. Lorsque mon honorable ami en aura le temps et le loisir je le conduirai chez un de mes amis dans l'Alberta qui a neuf fils avec lesquels il est revenu au Canada, et il est un des meilleurs citoyens que nous avons. Les Canadiens reviennent tous au pays depuis que Laurier a tenu le pouvoir.

M. MEIGHEN: Ils ne sont pas dans l'industrie.

M. CLARK: Mon honorable ami (M. Meighen) prétend que l'agriculture n'est pas une industrie. J'aimerais qu'il vînt sur ma terre pour quelques jours; je lui élargirais les épaules et les idées. La culture est la base de toute industrie. Que la culture manque, et nulle industrie ne tiendra longtemps, puisque rien ne restera pour retenir l'âme au corps. Sous les climats septentrionaux, l'homme se plaît sur la mer. L'intrépidité des Scandinaves est connue de chacun de nous. Les habitants des régions arctiques jouissent de l'orgueilleuse prérogative de commander tant par terre que par mer, et le Canada est-il le seul pays qui n'aura pas part à la chose. Les hardis hommes du Nord de la Norvège, de la Suède, du Danemark et de la Grande-Bretagne exerceront-ils seuls cette fière prérogative, et refuserait-on au Canada une part de cette prérogative parce que le Gouvernement n'a pas foi au courage et à l'adresse de ses administrés? Soumettez cette politique au peuple et il vous dira sans hésiter de la mettre au rancart. Pour des hommes bien pensants, ce n'est pas une politique acceptable. Dans tout cet émisphère septentrional on a élevé des hommes connus pour leur hardiesse, et nous ne le pourrions pas faire! Le ministre de la Marine et des Pêcheries donne-t-il son assentiment à une politique de cette sorte? Le Canada n'a que faire de gouvernants qui n'ont pas foi à ses fils. Je crois que les Canadiens sont aptes à tout ce qui a jamais pu être accompli par des blancs, et c'est un principe auquel j'adhérerai et que je soutiendrai tant que le peuple n'en aura pas décidé autrement

La tentative du premier ministre de dire le nombre des recrues et des désertions dans la marine m'a surpris. Il a fait voir que le nombre des désertions avait excédé celui des recrues et il l'a fait au milieu des rires de la gauche. Mais il est une désertion qu'il a oublié de mentionner. Le nombre des désertions a dépassé celui des recrues parce que le parti conservateur a lui-même déserté ses principes et ses engagements. Lorsque les membres du Gouvernement viennent nous dire que nous n'avons pas de marine canadienne, comment peut-on espérer obtenir des recrues? La politique énoncée dans cet amendement, outre qu'elle rend justice aux aspirations nationales des Canadiens, est la seule qui convienne aux intérts matériels du Canada. Mes convictions libre-échangistes ne m'entraîneraient sûrement pas à refuser d'acheter au Canada de la houille que j'aurais à meilleur marché en Angleterre. Le développement des industries d'un pays et des diverses facultés de nos compatriotes n'a rien à voir à la question. La liberté du commerce fait que nous échangeons des articles produits ailleurs. On nous demande d'où viendra l'acier. Est-ce juste envers les aciéries canadiennes comme envers les ouvriers qui y travaillent de dire que l'acier nécessaire à la construction des navires canadiens devra venir de mines étrangères? D'où viendra la houille? De la Galles du sud? Est-ce là à quoi nous en sommes arrivés? Mais, en tant que la construction navale est concernée, vous vous préparez à fermer tout le pays. Si le Canada doit construire ses navires, quels hommes serait-ce si ce n'est des Canadiens? Prenez des dispositions convenables, et vous n'aurez pas de difficulté à vous procurer des Canadiens.

M. MEIGHEN: L'opposition serait-elle prête à laisser entrer en franchise dans le pays le fer, l'acier et les matières brutes nécessaires à la flotte canadienne?

M. CLARK: J'ai déjà dit à l'honorable député que je donnerais mes soins au malade quand j'aurais à le faire. Je n'entends pas traiter un malade imaginaire, ni m'aventurer à parler au nom de la gauche. Mon honorable ami sait que sur cette question, j'ai des idées avancées. Vous ne sauriez faire marcher le parti libéral absolument à la file; car, de ce côté-ci de la Chambre, nous prenons la liberté d'avoir des idées à nous, et, là où une centaine d'hommes sont réunis, il s'en trouve qui devancent les autres.

M. MEIGHEN: Je vais rendre ma question plus claire. Je n'ai pas demandé à mon honorable ami s'il favorisait la politique de l'opposition. Je lui ai demandé quelle était cette politique. Est-elle de supprimer ou de maintenir les droits qui grèvent ces matériaux?

M. CLARK: Si ce débat dure encore quelque temps, je constaterai plus que jamais qu'il faut tout son temps pour aller jusqu'au bout de son affaire. J'aime mieux ne pas assumer la tâche de l'opposition à un moment où cette tâche est si ardue. Personne ne doute de mes opinions. Ce sont celles du peuple anglais, celles de la majorité démocratique des Etats voisins, celles sous peu du peuple d'Allemagne, celles en un mot de tous les gens éclairés de l'univers. Pour ce qui regarde le fisc, je me trouve en tête de l'armée. Je suis la direction de cette petite île dont il sera écrit qu'elle a poussé son pavillon jusqu'aux

confins de la terre, alors que le reste du monde était dans les ténèbres. C'est là mon credo.

Je désire présenter quelques observations sur la politique de la gauche relativement à la marine. Cette politique est la seule qui tende à l'unité impériale. Elle est bonne sous tous les rapports. Outre que ces amendements tendent à assurer l'unité de l'empire, ils obligent à reconnaître pour le Canada le rang de nation. Je vais sur ce point citer ce que disait hier le "Journal" d'Ottawa:

Une politique de fonds directement votés à l'amirauté anglaise ne sera pas longtemps exempte de danger pour l'unité impériale.

Si elle ne doit pas être longtemps exempte de danger, on peut dire qu'elle ne l'est pas aujourd'hui. J'invite les membres de la droite à constater que leur propre appui commence à leur manquer. En voici le premier symptôme dans la presse. Tout à l'heure ce symptôme se manifestera parmi le peuple. Dans le particulier, je suis le meilleur ami du Gouvernement; mais, en politique, je le déteste. Ces contributions en argent sont contraires à l'unité impérale. "Si rien au monde, a dit le premier ministre lui-même, devait rompre les liens de l'empire, cette politique le ferait". Et voici que maintenant il en présente un qui les rompra.

L'empire britannique est le premier du genre que le monde ait vu. Il est fondé sur l'indépendance de ses parties, et cette indépendance en sera la pierre de couronnement.

M. BURRELL: Je demanderai en toute franchise à l'honorable député s'il trouve dans ce projet de loi rien qui viole notre indépendance ou qui signifie une contribution en argent.

M. CLARK: Pour ma part, je n'aperçois aucune différence entre une contribution en argent et une contribution en navires. La distinction que l'on fait ne vaut pas à mon sens le souffle que l'on émet en la formulant non plus que l'encre employée à l'écrire. On dit bien, je sais, que les navires sont simplement prêtés; mais je ne vois rien là qui distingue une chose de l'autre. Pour toutes les fins pratiques, nous les donnons. A tout événement, nous cédons à l'amirauté anglaise la direction de ces navires, et c'est là le point capital.

Pour ce qui est de l'abandon de notre indépendance, voici, je crois, comment on peut l'établir. Comme je le disais l'autre jour, mon très honorable ami le premier ministre et l'honorable ministre de la Justice savaient, lorsqu'ils se sont trouvés en Angleterre, qu'ils amoindriraient notre indépendance en agissant comme le fait en ce moment le cabinet. Ils ont dit au peuple de la Grande-Bretagne: Avant de prendre part à la défense de l'empire sur mer, il faut que nous ayons voix dans la politique étrangère de l'empire. Il a été abondamment démontré que cette voix, nous ne l'avons pas. M. Asquith dit ne pas savoir comment nous la donner et ne pas vouloir le faire. Malgré cela, nos ministres rompent leurs promesses en envoyant ces vaisseaux à l'Angleterre pour qu'ils soient mis sous la direction de l'amirauté, qui est absolument une branche de l'administration anglaise. Nous n'avons rien à y voir, et c'est ce que j'appelle un amoindrissement du droit de nous gouverner nous-mêmes. Peu importe que nous donnions ou que l'on nous ôte ce droit. Dans tous les cas, avant de nous engager dans cette affaire, il nous faudrait attendre la découverte d'un projet pratique de fédération impériale. Le Gouvernement sait que ce que dit le "Journal" est vrai, et c'est pourquoi il met une ficelle dans ses plans, mais cette ficelle ne vaut rien. On ne saurait retirer des dreadnoughts à l'aide de ficelles, lorsque surtout vous n'avez personne à y mettre. On veut simplement faire prendre le change au peuple. Après avoir donné la chose, on veut prétendre que c'est un prêt; mais prêter pour toujours c'est donner, et même si nos ficelles étaient assez fortes pour ramener à nous ces vaisseaux, ils nous reviendraient à l'état de rebut. C'est donc bien un don. Répondant à mon honorable ami de Trois-Rivières (M. Bureau), le premier ministre a refusé de dire si c'était donné ou prêté. Une seule chose rappellera qu'ils sont de nous, car, si je ne me trompe, ils porteront des noms canadiens. Si c'est pour nos amis de la droite une consolation que d'avoir sur ces bâtiments une couche de peinture où quelques mots se détacheront, grand bien leur fasse. Notre politique, à mon sens, donne au monde une plus grande garantie de paix. C'est là un but auquel tous nous visons. Dans le "Citizen" de mercredi dernier, un article a été publié où apparaissent quelques phrases que je n'aurais jamais voulu écrire, aurais-je dû pour cela avoir les mains paralysées. Il nous faut chercher dans les journaux des commentaires sur notre politique, car les membres de la droite refusent de parler. John Bright assure que certaines gens marcheraient dans la boue pour arriver aux honneurs. D'autres seront prêts à marcher dans la boue pour arriver à la paix. Je ne suis pas de ceux-là, et, lorsque des journaux soigneusement rédigés viennent vous dire qu'ils favorisent la politique du Gouvernement afin d'éviter au Canada la pénurie que les armements infligent aux vieux pays, je crois que vous avez là cette politique sous son vrai jour. Rien de ce que je pourrais dire ne montrerait plus clairement ce qu'est cette politique. Les membres de l'administration n'accepteront sûrement pas cette interprétation de leur projet, et cette prétentieuse feuille nous arrive quelques jours après avec une pièce de vers qui n'ont de la poésie que la rime et qui nous condamnent parce que nous laissons payer la maman. Combien eux vont-

ils payer à maman? Ils appuient une politique qui impose chaque année à la mère une dépense de £600,000. Nous avons à garder le Canada de toute guerre, mais la maman peut se ruiner; elle aura pour la pousser dans cette voie l'aide de 35 millions. Je n'eusse rien désiré de mieux comme condamnation de toute l'affaire du centre à la circonférence et du fond au comble.

Je vais poser une question sur cette affaire de la paix du monde. Si l'Allemagne ou quelque autre puissance allait attaquer l'empire britannique, qu'est-ce qui la retiendra le plus? Serait-ce de savoir qu'elle était à genoux,—pour me servir du langage familier à un auteur que je ne nommerai point,—et que nous avons dû lui avancer en hâte 35 millions pour affermir les pas chancelants de la mère dans son vieil âge. Est-ce là qui va donner à l'empire britannique une sécurité absolue, lorsque bonne maman dépense chaque année 220 millions?

Ou serait-ce la connaissance par toute autre puissance qui voudrait nous attaquer qu'il pousse dans quelque coin du globe une autre nation aussi forte que la mère patrie? Il n'y a pas de paix à obtenir de cette politique de laisser la mère se tirer elle-même de la pénurie. Notre politique est la seule qui développe les meilleures qualités d'un peuple intelligent et plein de cœur—par exemple, son patriotisme et son amour pour son propre pays. Et le Canada vaut-il qu'on l'aime? Une couche de peinture sur ces navires ne vous en rendera pas fiers, en tous cas. De quoi l'Angleterre est-elle fière dans l'histoire de sa marine? Est-ce du nom de ses navires? Non, c'est de Nelson, Drake, Frobisher, Collingwood, Raleigh. Lorsque ces navires vides se rendront en Angleterre pour prendre part aux guerres de l'empire, les marins les contempleront de leurs navires et diront: Nous aurions aimé voir quelques-uns de nos frères. Il n'y a rien de la camaraderie de l'empire dans cette proposition. Si le Canada avait un petit navire, monté par des marins canadiens les marins anglais pousseraient une acclamation qui ferait résonner les cieux lorsqu'ils reconnaîtraient que le Canada marche sur les traces de la mère patrie, et arrive à sa maturité comme nation. Nous renonçons à toute prétention de confiance en nous-mêmes. Quelle est la qualité qui a fait l'empire britannique? C'est l'individualisme, le fort individualisme. C'est ce pourquoi ce héros a perdu la vie dans les régions antarctiques. Le Canada doit-il être exclus de ce glorieux héritage humain—le patriotisme, la confiance en lui-même et l'amour de la liberté? La liberté, c'est elle que nous défendons dans ces amendements. L'amour de la liberté est la qualité proéminente des "britishers". Des hommes se sont battus pour cette chose, et nous sommes justifiables de combattre pour elle par tous les moyens parlementaires aussi longtemps que nous pourrons, et ensuite nous combattrons sur toutes les tribunes du pays; parce que tous les Canadiens répondront à cet appel, quelque faiblement qu'il leur soit fait. Nous allons combattre jusqu'à la fin pour maintenir le droit qui s'abrite sous ces amendements et pour défaire la politique du Gouvernement; et je n'ai aucune crainte du résultat. Nous pouvons avoir dans notre histoire politique des moments de retour en arrière, mais le grand cœur du peuple est sain. Il reconnaît dans cette lutte l'ancienne lutte pour les principes du gouvernement autonome, pour lesquels ont combattu leurs pères. Il reconnaît que le parti libéral croit aujourd'hui comme toujours que:

> Fredom's battle once begun,
> Bequeathed from bleeding sire to son.
> Though baffled oft, is ever won.

M. LEMIEUX: Je ne sais trop ce que je pourrais dire de plus dans ce débat, surtout après le très brillant et très logique discours que nous venons d'entendre de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Nous sommes tenus de maintenir les droits du Canada de continuer la lutte du gouvernement autonome, et de nous opposer aux jingoes qui veulent restreindre nos libertés. Même si nous devions contempler l'épanouissement du printemps ou les roses de l'été, le parti libéral combattra pour la liberté du peuple. Les honorables députés de la droite peuvent croire que c'est une simple tactique d'obstruction. Cette discussion prolongée n'est pas une tactique d'obstruction, mais l'exercice d'un devoir, l'emploi d'une arme constitutionnelle pour forcer le Canada à écouter la cause que nous défendons dans son intérêt. Ceux qui ont lu l'histoire du Home Rule savent qu'il y a vingt ou vingt-cinq ans, lorsque la petite bande d'Irlandais dans chambre des communes d'Angleterre réclamait en vain pour son île les droits au gouvernement autonome, un homme s'est levé dans la chambre, et, de jour en jour, de semaine en semaine, de mois en mois, avec l'aide de ses amis, il a répété et répété les arguments, qui à son avis et au leur, devraient prévaloir dans le Royaume-Uni. Cet homme était M. Parnell, un des plus grands hommes d'Etat que la Grande-Bretagne ait jamais produits. Lorsqu'il a été rappelé à l'ordre par ses adversaires pour la prétendue tactique d'obstruction il répondit simplement: L'Irlande a vainement imploré les droits au gouvernement autonome; et nous avons décidé que le monde entendrait, à compter d'aujourd'hui, ses plaintes et ses griefs. Le Canada n'est pas ce qu'était l'Irlande il y a vingt-cinq ans. Nous jouissons de toutes nos libertés; mais l'arme dont nous nous servons maintenant est employée parce que la présente législation menace une partie de ce gouvernement autonome. Ce n'est nullement dans le but

d'amoindrir les institutions parlementaires, comme ce serait les amoindrir, si nous piétinions sur place et faisions de l'obstruction; mais c'est afin que le Canada prête l'oreille aux arguments, aux opinions et aux griefs du parti libéral qui dans la présente circonstance représente les griefs du peuple du Canada. Mon honorable ami, le député de Red-Deer, a donné il y a un instant une définition du mot "nation". Dans sa définition il s'est servi de mots anglais. Pourrais-je donner une définition plus attrayante, en me servant des termes que nous trouvons dans le droit romain. La nation pour nous, c'est la terre natale; la terre natale en droit romain est patria et les législateurs romains ont défini patria par les mots "Ubi bene, ibi patria," là où un homme est heureux, là se trouve son pays, sa patrie. Je ne suis pas né dans la Grande-Bretagne, je suis né au Canada. Par conséquent il est bien naturel et bien logique que les intérêts du Canada soient mes intérêts. Un homme qui travaille du commencement jusqu'à la fin pour le Canada travaille pour son pays, pour sa patrie. Je prétends que, en servant les intérêts du Canada comme nous le faisons en proposant cette politique, nous servons en même temps les intérêts supérieurs de l'empire britannique dont nous sommes si fiers de faire partie.

Il y a quelque chose d'étrange dans la naissance de la présente politique. Il semble s'agiter, non seulement au Canada mais dans la Grande-Bretagne, des forces silencieuses ayant pour objet d'enlever ou de réduire si possible la plus grande liberté des pays autonomes. Ces forces silencieuses sont à l'œuvre d'une manière très incidieuse depuis quinze ou vingt ans, mais jamais aussi activement que depuis cinq ou dix ans. La présente politique du Gouvernement est, dit-on, le résultat d'un cas d'urgence. Ce cas d'urgence a été inventé par ces forces silencieuses afin d'obtenir ce pour quoi elles travaillent depuis vingt ans. J'ai parlé, l'autre jour, de la publication d'une très intéressante et hautement classique revue, la "Round Table", publiée par quelques-uns des plus intelligents et des plus brillants écrivains de l'école jingoe. J'ai ici un numéro de la "Round Table" publié il y a exactement un an, dans lequel je trouve qu'à cette époque, alors que le premier ministre n'avait pas encore déployé sa politique navale, sa politique avait été prédite mot pour mot. Dans la "Round Table" de mars 1912, je lis ce qui suit:

Il y aura des retards à cause de la consultation avec l'amirauté, et des retards pour tâter l'opinion du pays. Comme l'on n'est pas disposé à soumettre les propositions navales à un référendum, la décision définitive ne peut être rendue que par une élection générale. Le recensement rend nécessaire un remaniement des divisions électorales, et l'ouest insistera pour obtenir la représentation à laquelle il a droit. Mais qu'une élection générale suive immédiatement ou non le remaniement dépendra de l'état de l'opinion du pays et de la prévision du gouvernement d'un jugement favorable. En face d'un cas d'urgence en Europe, cependant, il y aura sous une forme ou une autre une prompte et décisive action de la part du Parlement du Canada.

M. BOYCE: C'est la résolution de 1910.

M. LEMIEUX: Je vous demande pardon. Il y a un an aujourd'hui, la "Round Table", publiée par ce comité secret à Londres...

M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Par qui?

M. LEMIEUX: Mon honorable ami connaît les noms de ceux qui composent ce comité.

M. HUGHES: Chaque gentleman attaché à cette revue est un de mes camarades. Il n'y a absolument rien de secret. Ce sont les principes acceptés par tout vrai "britisher" dans le monde entier, et des principes qui vont être mis en pratique dans très peu de temps.

M. LEMIEUX: Je ne sais pas si mon honorable ami fait allusion ou non au comité dont je parle. J'ai remarqué qu'il sommeillait il y a quelques instants. Il pense peut-être que je parlais du comité de défense. Je parlais du comité composé des disciples de M. Chamberlain: M. Lionel Curtis, M. Amory, M. F. E. Smith, et un grand nombre d'autres, des hommes capables, dont l'honneur n'est pas attaqué, mais qui ont des opinions que nous, Canadiens, ne pouvons faire autrement que de combattre et de combattre sans relâche.

M. HUGHES: Ils ont des opinions qui prédominent de long en large dans le Canada et qui seront mises en pratique dans très peu de temps.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami parle aujourd'hui comme il parlait l'été dernier dans la Colombie-Anglaise: Sans autorisation.

M. HUGHES: Ce sont tous de mes amis, de mes élèves.

M. LEMIEUX: Je les connais aussi; mais je dois prendre avec un grain de sel les déclarations de mon honorable ami que la politique de ce comité prévaudra à la fin. Si elle prévaut, alors je dirais: Que le Ciel préserve le Canada! Parce que le peuple canadien jouit du gouvernement responsable; tandis que la tendance de la politique prônée par ces messieurs signifie simplement l'amoindrissement de cette liberté et le relâchement par là du lien britannique. Cette urgence a été prédite il y a un an par ce comité. L'urgence, en premier, paraissait faible. Seulement quelques points noirs à l'horizon. Elle a grandie de jour en jour

jusqu'à ce que finalement, le 5 décembre dernier, elle devint un gros nuage, aussi gros que le nuage de guerre des Balkans dont chacun de nous a entendu parler dans ses jeunes années.

Il en est de cette urgence comme des autres histoires. Je ne sais pas ce qui adviendra de toutes ces paroles à propos d'urgence. La seule chose que je sache c'est qu'on parle de guerre—et tout est juste en amour et en guerre—il y a un projet de mariage entre deux maisons impériales en Europe—entre un Cumberland et la fille du Kaiser. Cela ne ressemble pas à la guerre. Puis il y a le discours prononcé l'autre jour par Herr von Tirpitz, le premier lord de l'amirauté allemande, qui a accepté la proposition de M. Churchill de dix à seize. Il n'y a rien de belliqueux dans la proposition déposée devant le Reichstag. Si vous lisez la presse aujourd'hui, vous pouvez sentir, pour ainsi dire, une alliance entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Voyez les journaux du matin, et vous verrez que les hommes d'Etat britanniques préviennent la France, son alliée, de ne pas être trop chauvine, parceque la France a jugé à propos d'augmenter de $100,000,000 ses dépenses en armements. Les hommes d'Etat anglais conseillent aux hommes d'Etat français de prendre soin de ne pas exciter les sentiments de l'Allemagne. L'honorable député de Peterborough (M. Burnham) demandait l'autre jour: avez-vous remarqué que l'Allemagne allait dépenser de $200,000,000 à $300,000,000 en armements?

Je crois que c'est très vrai, mais est-ce dirigé contre l'Angleterre? C'est dirigé contre les ennemis de l'Allemagne sur le continent et l'Angleterre invite déjà la France à restreindre ses dépenses d'armements de façon à éviter tout conflit possible en Europe. Dans un article publié au mois de janvier, par l'"Edinburgh Review", la publication probablement la plus respectable du Royaume-Uni, vous avez la preuve, que tout le monde du reste devine, d'une alliance sur le point d'être conclue entre l'Angleterre et l'Allemagne et que même s'il n'y avait pas d'alliance, l'Angleterre n'interviendrait pas quand l'Allemagne jugerait à propos d'agrandir son domaine colonial aux dépens d'une autre puissance. Il est bon que des faits semblables soient connus du peuple canadien, car non seulement on fait ces appels aux Anglais de naissance et à la population de langue anglaise, mais des appels sont faits par le Gouvernement et ses journaux au sentiment canadien français de Québec en prétendant naturellement que cette contribution aidera non seulement la mère patrie, l'Angleterre, mais son alliée, la France. Ce n'est pas l'opinion des écrivains dirigeants de la presse anglaise et des revues anglaises.

Par conséquent, s'il n'y a pas de besoin urgent, si tout cela est seulement une affaire montée, il doit y avoir en arrière quelques motifs secrets. Qu'il me soit permis de donner l'opinion d'un homme qui occupe une très haute position dans le journalisme. Je veux parler de M. F. W. Hirst, éditeur du London "Economist." Naturellement, il est marqué de la tache originelle, il est libre-échangiste et c'est un libéral. Voici ce qu'il dit au sujet de cette course folle aux armements:

> La chose la plus curieuse et la plus nouvelle de toutes est l'accroissement des entreprises privées en vue de nous procurer ainsi qu'aux gouvernements étrangers les moyens de nous détruire les uns les autres. Quelques-unes de ces compagnies sont vraiment internationales. Leurs secrets et leurs brevets sont vendus aux gouvernements étrangers. Leurs agents voyagent à l'étranger pour pousser les autres pays à s'armer jusqu'aux dents. Ils établissent même des usines en pays étrangers de sorte que leurs opérations au dehors comportent des préparations correspondantes chez nous. Ils font fortune et ils le peuvent facilement, car depuis la guerre de 1870, il y a eu une période d'armements entreprise avec une concurrence illimitée. Dans cette concurrence l'Angleterre a été un des principaux facteurs de la paix, partageant cet honneur douteux avec l'Allemagne et les Etats-Unis. La seule limite imposée à la rivalité internationale a été la possibilité de taxer les nations et leur capacité d'émettre des emprunts. Le budget de M. Lloyd-George a été accueilli avec faveur parce qu'il est le "budget du peuple" non pas tant parce qu'il tondait le riche que parce qu'il établissait les pensions de la vieillesse. Mais en réalité c'est, dans les temps modernes, le budget par excellence des plaques blindées. Le simple débutant dans la finance doit bien savoir que si ce n'avait pas été les évaluations navales supplémentaires de M. McKenna, et les continuelles extravagances du War-Office, on n'aurait vraiment pas eu besoin de nouvelles additions aux taxes.....C'est la conséquence directe des armements. Ceux qui tiennent à prendre part à cette course doivent s'attendre à supporter dans l'avenir des fardeaux de plus en plus lourds.... Nous dépensons tout ce que rapporte la taxe du revenu pour la marine. Elle nous coûte maintenant quarante-quatre millions. Dans les trois dernières années, l'Allemagne a ajouté trois millions et nous en avons ajouté douze. Nous avons maintenant atteint un point auquel je prétends que nous devons nous arrêter de consentement mutuel ou nous lancer dans des préparations journalières d'une guerre ruineuse—une guerre ruineuse à propos de rien—une guerre à propos de laquelle l'homme le plus habile qui se trouve ici ne pourrait trouver aucun avantage—une guerre qui ferait tomber les consolidés au-dessous de 60 et qui pourrait finir par doubler la dette nationale et jeter la moitié de la population sur le pavé.

Ce discours a été prononcé devant un auditoire à Londres et M. Hirst n'a pas été accueilli par les cris de traître, d'anti-britannique et de "little Englander".

Cela me rappelle ce qui arriva quand M. Lloyd-George a déposé son budget au mois d'avril dernier. S'il y avait eu à l'horizon une apparence de guerre, s'il y avait eu aucun danger, pensez-vous, monsieur le président, que M. Lloyd-George aurait appli-

qué son surplus à la réduction de la dette nationale? Et pourtant c'est ce qu'il a fait avec ce qu'il avait en main. Nous savons que les jingoes les plus enracinés se trouvent à Londres dans la "cité" et c'est eux qui criaient le plus fort pour employer ce surplus à la réduction de la dette nationale. S'il y avait eu un danger urgent, les jingoes auraient demandé la construction de nouveaux dreadnoughts.

Les semeurs d'épouvantes ont plus d'un tour dans leur sac. Nous savons que la guerre de Cuba a été montée par la presse jaune des Etats-Unis. M. Randolph Hearst a été la cause de cette guerre plus qu'aucun autre motif qu'on pourrait citer. Il y a une presse jaune en Angleterre, au Canada et en Australie, il y en a une dans l'Afrique-Sud, et c'est cette presse jaune qui lance aujourd'hui les colonies dans cette course aux armements et qui prêche en même temps la diminution de l'autonomie gouvernementale dans les différentes colonies. Que se passe-t-il aujourd'hui au Sud-Africain? La presse jingoe y fait ce qu'elle a fait chez nous. Elle essaye de ruiner par tous les moyens possibles un des plus grands hommes que l'empire britannique ait jamais eus, le général Louis Botha.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Quels efforts fait-on pour battre Botha?

M. LEMIEUX: On procède exactement comme on l'a fait ici au Parlement en 1909. Le Dr Smartt, le même personnage qui a tenté d'affoler les membres de la conférence impériale de 1907, pour fournir des arguments aux jingoes du Canada, vient de présenter une résolution à la législature du Sud-Africain pour forcer la main au général Botha sur cette question navale. Heureusement, le général Botha l'a emporté par une grande majorité au parlement du Sud-Africain et il sera appuyé par l'opinion publique. J'espère qu'il ne sera pas victime d'une terreur panique comme il y en a eu une dans ce pays.

M. HUGHES: Les troubles du Sud-Africain n'ont-ils pas été causés par les efforts d'un certain Hertzog pour exciter le peuple à propos de questions de races comme certaines gens ont essayé de le faire dans ce pays.

M. LEMIEUX: Je devrais ignorer l'allusion faite à Hertzog. On sait bien pourtant que le général Botha a révoqué Hertzog de son emploi après un ou deux de ses discours incendiaires.

M. HUGHES: Le général Botha n'a jamais eu l'occasion de révoquer Hertzog. Botha a démissionné auparavant.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami veut paraître un homme d'Etat bien informé. Je connais les faits aussi bien que lui. J'ai été au Sud-Africain. Il y a été aussi. Je sais qu'il a fait prisonniers des régiments de Boers quand il a été au Sud-Africain. J'y ai été au moment de l'Union sud-africaine.

M. HUGHES: Oui, après la guerre.

M. LEMIEUX: Je puis dire à mon honorable ami qu'un de mes confrères a été à la guerre . .

M. HUGHES: Oui, vous avez envoyé vos parents.

M. LEMIEUX. . . de sa propre volonté. Il a rencontré mon honorable ami au Sud-Africain. Il a combattu à Paardeburg; c'était un Canadien-français aussi loyal que mon honorable ami.

M. HUGHES: C'est une bonne chose d'avoir quelqu'un de bien dans la famille.

M. LEMIEUX: Et il n'a jamais écrit de lettres. Mais ce que je veux dire à mon honorable ami c'est ceci: la presse jaune du Sud-Africain ne joue pas franc jeu avec le général Botha. Mon honorable ami qui a été professeur connaît son histoire par cœur. Il connaît les difficultés de gouverner un pays nouvellement conquis; il sait qu'il y a deux races dans le Sud-Africain et qu'il y a dix ans le veldt a été inondé de sang. Est-ce le rôle patriotique d'une presse honnête d'exciter continuellement les passions de la bigoterie et du fanatisme? Quand mon honorable ami lit les dépêches inspirées, publiées chaque matin dans le "Cape Aigus", le "Cape Times" et d'autres journaux, il comprendra qu'il y a une intention bien nette de détruire dans le Sud-Africain le gouvernement et l'œuvre du général Botha. La presse jingo a des moyens à elle d'enflammer l'imagination populaire et de créer des épouvantails. Permettez-moi de vous en citer un exemple:

Un correspondant d'un journal de Londres a montré ce qui pourrait résulter d'une invasion allemande en Angleterre. Quand l'armée allemande pillera les caves de la Banque d'Angleterre et comportera ce qui fait la base de toute notre fortune nationale, **peut-être que les radoteurs qui braillent à propos de la dépense de construction de quatre dreadnoughts de plus, comprendront pourquoi les hommes de bon sens regardent cette opposition comme une trahison injustifiable.**

Les arguments de la presse jaune au sujet des relations entre l'Allemagne et l'Angleterre ne sont que du tapage, du radotage, sans rapport à la question, de la sentimalité de mauvais goût. Le Canada ne doit pas se lancer dans le tourbillon du militarisme européen. Quand mon très honorable ami, l'ex-premier ministre, discutait le bill naval en 1910, il a dit que si l'Angleterre était en guerre le Canada était aussi en guerre, mais que cela ne voulait pas dire que le Canada était nécessairement englobé dans tous les conflits de l'Angleterre et il a cité la guerre de Crimée. Et je me souviens très bien des protestations qui accueillirent la déclaration de mon très honorable chef. Mais dans le cas de la guerre de Crimée, l'histoire prouve que l'Angleterre a commis

une faute de diplomatie en prenant part à cette guerre. N'est-ce pas lord Salisbury qui a dit à propos de cette guerre: l'Angleterre a parié son argent sur le mauvais cheval. Nous savons tous que si l'Angleterre était en danger, aucun homme si puissant soit-il, ne pourrait empêcher le peuple canadien de faire son devoir envers la mère patrie. Je demanderai au ministre de la Milice si l'Angleterre était en guerre avec les îles Fidji ou dans l'océan Indien, cela voudrait-il dire que le Canada serait tenu de prendre part à cette guerre? Devrions-nous envoyer nos troupes dans ces parages éloignés?

M. HUGHES: Peut-être pourrions-nous leur "permettre" d'y aller, comme nous l'avons fait en 1909.

M. GRAHAM: Pourquoi l'honorable ministre ne modifie-t-il pas la loi de la milice?

M. LEMIEUX: En 1899, le Gouvernement a fait son devoir et quand mon honorable ami lui-même voulait aller au Sud-Africain, s'il en a été empêché, il l'a été par un commandant anglais. Il y est allé, grâce au gouvernement libéral, mais contre les ordres d'un officier anglais, le commandant d'alors de nos forces militaires. Mais oui, s'il est allé au Sud-Africain, il a dû obtenir l'aide d'un gouvernement libéral.

M. HUGHES: Je suis content que mon honorable ami m'ait fourni l'occasion d'exposer les faits. L'ex-premier ministre ou son ministre de la Milice et quelques-uns de ses collègues ont permis à l'officier général qui commandait les troupes de remplir les fonctions du gouvernement dans ce pays et ils ont manqué. . .

Sir WILFRID LAURIER: En quoi avons-nous manqué?

M. HUGHES: Ils ont permis à l'officier qui avait le commandement de diriger toute l'affaire au lieu d'exercer leur propre autorité.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avions un officier et nous avons suivi son conseil.

M. LEMIEUX: Voyez, monsieur le président, sur quel ton le ministre de la Milice parle du général Hutton, d'un officier qui était alors son supérieur dans le département de la Milice. Cet officier supérieur était venu d'Angleterre; il se trouvait légitimement le chef de ce département, et nous venons d'avoir l'opinion d'un loyal tory, d'un ministre dans un gouvernement tory et nous voyons le cas qu'il fait d'un officier anglais, chargé du commandement de la milice canadienne. On peut se faire une idée des ennuis que les amiraux anglais de l'avenir auront avec mon honorable ami.

M. HUGHES: Si le Gouvernement dont l'honorable député faisait partie a été assez faible pour se laisser dépouiller de ses attributions constitutionnelles, on peut être certain qu'un gouvernement dont je serai membre ne fera jamais preuve d'une pareille faiblesse. Tant que je serai ministre, je serai le maître dans mon département.

M. LEMIEUX: Je suis bien aise que ces paroles soient consignées dans les colonnes des Débats: Tant qu'il sera ministre, il sera le maître dans son département. Il ne se laissera pas faire la leçon par personne, pas même par le ministre des Travaux publics ni par aucun de ses collègues.

M. HUGHES: Je parle des questions militaires. L'honorable député de Rouville établissait une comparaison entre le commandant général de la Milice, un officier anglais. . .

M. LEMIEUX: Quelle est votre opinion à son sujet?

M. HUGHES: C'est un homme très capable, comme conseiller des honorables membres de la gauche.

M. LEMIEUX: Le général Hutton a-t-il accepté le fusil Ross?

M. HUGHES: L'honorable député prétendait que la direction doit être laissée à un officier impérial. Tant que je serai ministre de la Milice pas un officier, qu'il soit anglais ou canadien, n'usurpera les fonctions du ministre de la Milice.

M. LEMIEUX: Très bien.

M. HUGHES: Et c'est pourquoi, tant que je serai ministre, je dirigerai seul le département et toutes ses divisions.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami vient d'énoncer sans le savoir la saine doctrine libérale. D'abord, il a les instincts d'un révolté; il s'est révolté contre un officier anglais, en 1899. Je n'aurais jamais dû m'inquiéter des conflits qui pouvaient survenir entre notre ministre de la Milice et les futurs amiraux anglais, car il est maintenant bien connu que les navires canadiens seront envoyés en Angleterre sans équipages. Ils n'auront de canadiens que leurs noms et je crois que je pourrais en suggérer quelques-uns. On devrait les appeler le "Zandring", le "Zandrang" et le "Zandrung". Nous n'en voulons pas d'autres. Quand ces navires fantômes seront au milieu de l'océan, sans une seule figure canadienne à bord, je ne veux pas que les étrangers puissent savoir d'où ils viennent. Ceux qui les approcheront se demanderont la signification de ces noms étranges.

M. PELLETIER: Pourquoi ne pas les appeler "Admiral" ?

M. LEMIEUX: Personne ne comprend ce que veut dire l'honorable ministre.

M. PELLETIER: L'honorable député le comprend.

M. LEMIEUX: J'ai déjà dit que je connais parfaitement mon honorable ami du comté de Québec et que je peux retracer toute sa carrière politique. Je n'ai pas l'intention de le faire, mais s'il est tenté de se laisser gagner par la colère, je lui conseille de contempler la figure souriante du ministre des Travaux publics qui respire la douceur même.

Nous voulons une marine conadienne, construite et équipée au Canada, autant que possible, prête à porter secours à la mère patrie en cas de nécessité. C'est avec une marine comme celle-là que nous pourrons rendre les meilleurs services à l'empire. En 1894 une conférence impériale fut tenue à Ottawa.

M. HUGHE: Cet évènement est commémoré par un tableau qui se trouve dans la salle du comité des chemins de fer.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami est persuadé que c'est lui qui devrait présider aux délibérations de ce comité, ce qui explique son allusion à ce tableau. De plus, on dit qu'il a donné de la tablature à ses collègues depuis quelques jours.

A cette conférence le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) qui était alors ministre des Finances a prononcé un discours dans lequel il discutait la politique soumise par lord Jersey, le président de la conférence politique de préférence impériale. Le ministre canadien donna plusieurs excellentes raisons pour lesquelles le Gouvernement du Canada devait éviter de se laisser enserrer dans les mailles d'une politique fiscale fallacieuse. La conclusion de ce discours, c'est que le plus grand risque que courrait l'Angleterre, dans une guerre avec une puissance européenne, serait d'être réduite à la famine. Par conséquent, le devoir du Canada est de surveiller et protéger les routes commerciales, entre nos côtes et l'Angleterre. C'est la plus probante raison pour laquelle nous devons avoir une marine, dans l'intérêt du Canada d'abord et de l'Angleterre, ensuite.

L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) nous a expliqué en quoi consistera notre récompense si cette contribution est votée: nous aurons la fédération impériale. A titre de Canadien et de sujet britannique, j'admire la grandeur d'un pareil projet. J'ai lu l'histoire de l'Angleterre et le récit de ses exploits. Je suis intimement persuadé que les hommes d'Etat anglais du dix-huitième siècle et du dix-neuvième, ont été les plus grands politiques de leurs temps, parce qu'ils ont donné le gouvernement autonome aux différentes parties de l'empire. ce qui est, à mes yeux, le nec plus ultra de la diplomatie. Ils ont accompli ce que Rome avec ses armées, Charlemagne et Napoléon, n'ont pas su faire. Comme le disait l'honorable député de Red-Deer, tous ces empires reposaient sur la force brutale. La liberté existait pour le citoyen romain, mais les multitudes qui habitaient les colonies restaient ployées sous le joug. Au cours des deux derniers siècles, un miracle semble s'être opéré en Angleterre et les colonies sont devenues des nations alliées; les habitants des colonies ne sont plus considérés comme les sujets des sujets de la Couronne, mais comme les égaux des citoyens anglais.

Aux conférences impériales, les ministres anglais et les ministres des différentes colonies étaient sur un pied de parfaite égalité. On traite aujourd'hui de gouvernement à gouvernement. Le principe de l'autonomie a pris tellement d'expansion qu'aujourd'hui le lien qui rattache les grandes possessions autonomes à la mère patrie est un lien bien fragile. Cependant, jamais les colonies n'ont été plus dévouées, plus loyales à l'empire, que depuis qu'elles ont obtenu leur entière liberté. Pourquoi alors renoncer à un mode de gouvernement qui a produit de si heureux résultats, pour se lancer dans une aventure dont les conséquenses sont impossibles à prévoir? La fédération impériale est un projet plein de grandeur et admirable dans sa conception. Mais du moment qu'il s'agit de le mettre à exécution, d'insurmontables obstacles se dressent à chaque pas. Pendant des années et des années, de puissants cerveaux se sont appliqués à la tâche de trouver une constitution pour une fédération impériale. Le marquis de Salisbury a été certainement un des grands hommes d'Etat du dernier siècle. Il appartenait à une famille qui a fourni de nombreux ministres à l'empire, la famille des Cecil. Il était l'héritier politique de lord Beaconsfield. Pendant un certain temps, il fut ébloui par ce rêve d'une fédération impériale. Je lisais l'autre jour la dernière édition de ses discours et, à un certain endroit, il donne un avertissement aux hommes d'Etat intrépides qui croient qu'une chose aussi parfaite et aussi ancienne que la constitution britannique peut être facilement modifiée. Il dit: Vous pouvez vous complaire dans vos rêves, mais on ne gouverne pas l'empire britannique avec des rêves.

L'honorable député de Calgary (M. Bennett) m'a pris à partie parce que, dans les premières années qui ont suivi 1890, j'ai propose, au club National, une résolution en faveur de l'indépendance du Canada. Quel crime pour un jeune homme de vingt ans! Si j'ai péché, je m'en accuse humblement. Depuis que j'ai présenté cette résolution, j'ai été élu par mes pairs pendant seize ou dix-sept ans. J'ai siégé dans ce Parlement, j'ai servi Sa Majesté en ma

qualité de membre du Conseil privé et j'ai toujours fait de mon mieux pour la prospérité du Canada et de l'empire.

L'honorable député de Calgary me permettra-t-il de lui rappeler que son idole politique, M. Joseph Chamberlain, le grand-prêtre de l'impérialisme, l'apôtre du véritable patriotisme anglais, était vers 1870 un républicain avancé, bien qu'il vécût en Angleterre et bien qu'il représentât la ville de Birmingham dans le parlement anglais? M. Joseph Chamberlain a modifié plusieurs de ses opinions. En 1886, il était en faveur de l'autonomie de l'Irlande et est devenu unioniste. Après avoir été libre-échangiste, il est devenu le champion de la protection. Un homme peut changer d'opinion sans cesser d'être honnête et sincère. A l'époque où j'étais un étudiant en droit fraîchement émoulu du collège, j'avais peut-être lu les écrits ou les discours de quelques hommes d'Etat anglais et c'est peut-être dans ces lectures que je m'étais formé une opinion concernant l'indépendance du Canada.

Un DEPUTE: Quels sont ces hommes d'Etat anglais ?

M. LEMIEUX: J'en nommerai quelques-uns à mon honorable ami: sir John Stephen, sir Frederick Rogers, plus tard lord Blatchford, sir Henry Taylor, sir Spencer Walpole, M. Richard Cobden, lord John Russell, M. Disraéli, devenu ensuite lord Beaconsfield, M. Froude, l'historien, et d'autres. Lord Beaconsfield, dans une lettre adressée à lord Malmsbury, en 1892, écrivait:

Ces misérables colonies deviendront aussi indépendantes dans quelques années et elles sont une meule attachée à notre cou.

Je pourrais faire beaucoup d'autres citations du même genre, mais je crois que ce n'est pas nécessaire. Mon but est simplement de démontrer que, parce qu'un homme a pu entretenir certaines opinions il y a vingt ou vingt-cinq ans, il ne doit pas nécessairement être jugé d'après ces opinions, quand l'âge a mûri son jugement.

Heureusement, un changement s'est produit en Angleterre et au Canada. Nous avions ici, même dans le parti tory, des hommes qui étaient loin de faire preuve d'un grand dévouement à la couronne d'Angleterre. Sir John Abbott, qui est devenu premier ministre du Canada à la mort de sir John Macdonald, et qui a été, pour ainsi dire, le parrain du chemin de fer Pacifique-Canadien, avait signé, en 1849, un manifeste annexioniste, en compagnie de sir John Rose et de plusieurs autres Canadiens qui ont joué plus tard, un rôle important dans l'administration du pays. Ils ont modifié leurs sentiments et ils sont devenus de loyaux citoyens. Qui songe aujourd'hui à juger sir John Abbott d'après les opinions qu'il entretenait alors qu'il n'était âgé que de vingt ou même de vingt-cinq ans? Longtemps après qu'il les eût décrites comme des meules attachées au cou de l'empire. lord Beaconsfield a entrevu l'utilité des colonies. Il a donné l'avenir de cet empire. Dans une biographie de cet homme d'Etat écrite par un auteur français, j'ai lu que celui qui avait réellement inspiré lord Beaconsfield dans l'orientation de la politique impériale fut réellement notre grand Canadien, sir John A. Macdonald. Oui, un grand changement s'est opéré dans les colonies, mais s'il s'est produit, c'est parce que l'Angleterre a modifié sa politique.

(La séance du comité est suspendue et la Chambre reprend l'expédition des affaires).

SANCTION ROYALE.

Un message est reçu de Son Excellence l'Administrateur par l'entremise du Gentilhomme huissier à la Verge-Noire, dans les termes suivants:

Monsieur l'Orateur,—Son Excellence l'Administrateur désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle de l'honorable Sénat.

M. l'Orateur se dirige alors, suivi de MM. les députés, vers la salle du Sénat.

Et, au retour,

M. l'ORATEUR informe la Chambre qu'il à plû à Son Excellence l'Administrateur—la Chambre s'étant rendue à la salle du Sénat—de sanctionner au nom de Sa Majesté les projets de loi suivants:

Loi modifiant la Loi de la Marine Marchande au Canada.

Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Loi concernant la Grand Trunk Pacific Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.

Loi concernant la Ottawa Terminals Railway Company.

Loi modifiant la Loi de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

Loi concernant les commissaires du port de Montréal.

Loi constituant en corporation la Northwest Life Assurance Company.

Loi constituant en corporation la General Loan Company of Canada.

Loi concernant la compagnie dite The Huron and Erie Loan and Savings Company.

Loi concernant la Ontario-Michigan Railway Company.

Loi concernant l'Alberta Central Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Manitoba and North Western Railway Company of Canada.

Loi concernant la compagnie dite The Alberta Railway and Irrigation Company.

Loi concernant la British Columbia Southern Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Kootenay and Arrowhead Railway Company.
Loi concernant la Compagnie électrique d'Ottawa.
Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.
Loi concernant la Brazilian Traction, Light and Power Company, Limited.
Loi concernant la compagnie dite The Collinwood Southern Railway Company.
Loi concernant la Compagnie électrique de Hull.
Loi concernant la Simcoe, Grey and Bruce Railway Company.
Loi constituant en corporation la Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Company.
Loi concernant un brevet de George Frederick Bishopric.
Loi concernant la Canadian Explosives, Limited.
Loi concernant un brevet de la Gold Medal Furniture Manufacturing Company, Limited.
Loi concernant la Grand Trunk Pacific Railway Company.
Loi concernant le chemin de fer National Transcontinental.
Loi concernant la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.
Loi à l'effet de consolider et modifier les lois concernant la Guarantee Company of North America.
Loi concernant la Canada Permanent Mortgage Corporation.
Loi constituant en corporation la Canada Permanent Trust Company.
Loi concernant la Compagnie du canal de Montréal à Ottawa et la baie Georgienne.

LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le projet de loi (bill n° 21) pourvoyant aux mesures à prendre pour augmenter les forces navales actives de l'empire, déposé par M. Borden.

M. LEMIEUX: J'en étais à expliquer les changements qui s'étaient opérés dans la nature des relations qui existaient entre la mère patrie et ses colonies et, plus particulièrement, entre la Grande-Bretagne et le Canada, après cette explosion au Canada du sentiment antibritannique et anticolonial à l'adresse de l'Angleterre. La cause de cet heureux changement dans la nature de nos relations mutuelles fut l'expansion du principe du gouvernement autonome. Je puis dire, en thèse générale, que plus on a accordé de liberté aux colonies, plus grand fut leur attachement à la mère patrie. J'estime que s'il nous fallait revenir à la politique des contributions qu'ont rejetée l'Australie et la Nouvelle-Zélande, au lieu d'avancer, nous rétrograderions. De la part du Gouvernement ce tribut indiquerait un manque de confiance dans le patriotisme canadien. Notre dignité nationale ne le permettrait pas. Les journaux ont souvent cité le cas de la Malaisie qui fournit un dreadnought à l'Angleterre; à mon sens, le fait ne se rapporte pas à la question. La Confédération malaise ne se compose que de colonies appartenant à la Couronne et il va sans dire qu'on ne peut comparer la situation du Canada à celle des colonies dont je parle.

Habitants du Canada, avons-nous manqué à notre devoir envers la mère patrie en ce qui a trait à notre défense? Nous n'avons qu'à nous arrêter un instant à examiner la nature de nos relations avec la Grande-Bretagne au point de vue militaire, depuis la Confédération; nous sommes forcés de reconnaître à l'instant que, bien loin d'avoir montré de la négligence, le Canada s'est toujours empressé à remplir son devoir fidèlement et courageusement envers la Grande-Bretagne. Une contribution de trois navires, les plus considérables et les plus puissants du monde, à la ligne de bataille anglaise, signifierait le premier pas que notre pays aurait fait dans la voie qui l'entraîne dans le tourbillon du militarisme européen. Nous nous éloignons de l'attitude que le Canada a tenu depuis la Confédération. On nous dit, il est vrai, que nous pouvons obtenir, par ces moyens, voix au chapitre dans les conseils de l'empire; cependant, avant d'obtenir ce privilège, nous devons nous lancer à la ligne de bataille. Nous donnons à la mère patrie trois dreadnoughts pour être placés sur la ligne de combat, et ainsi, nous nous trouvons emportés dans le tourbillon de la politique européenne, ce qui, je crois, est une grave erreur; pourtant, nous n'avons pas notre mot à dire dans les conseils de la nation britannique

Depuis 1896 jusqu'à ce jour, le Canada a rempli son devoir d'une façon superbe en ce qui concerne l'entretien d'une milice canadienne parfaitement équipée. Alors qu'en 1902 les dépenses encourues pour notre milice s'élevaient à $2,509,639, cette année elle représenteront environ $10,000,000. La moindre dépense que nous encourons pour notre milice est faite non seulement dans l'intérêt du Canada lui-même, mais dans celui de la mère patrie. Il se trouve des gens qui ne songent qu'à l'empire qu'à travers l'enchantement du militarisme le plus accentué. C'est là une fausse idée. Je dis que l'homme qui laboure la terre ou le sol de l'Ouest; que celui qui se fraie un chemin dans les solitudes éloignées; qui y amène sa famille pour y récolter le blé et autres denrées alimentaires, je dis que celui-là sert tout aussi bien l'empire que le fait l'homme qui prend du service dans l'armée ou dans la marine de guerre britannique. Ce sont des artisans de l'empire que l'on devrait encourager à poursuivre leur travail pacifique.

J'ai parlé de ce que nous avons fait pour la milice canadienne. A nouveau, je me demande si nous avons failli à notre tâche en ce qui a trait aux dépenses navales. Je réponds non. Peu après que fût commencée

la construction du Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement canadien a assumé la charge des fortifications d'Halifax et, plus tard, de celles d'esquimalt, allégeant ainsi, jusqu'à un certain point, le fardeau qui pesait si lourdement sur les épaules des contribuables anglais. Le premier moment d'excitation anglo-allemande passé, en 1909, nous avons présenté le projet de loi naval; en 1911 le gouvernement Laurier, qui avait été représenté à la conférence impériale, a conclu une entente avec l'amirauté d'après laquelle le Canada assumait sa large part de la patrouille des deux océans. D'où il me semble que nous n'avons pas manqué de zèle pour remplir notre devoir envers la mère patrie, en tant que les questions navales sont concernées.

Pourquoi abandonnerions-nous notre politique navale canadienne? Sommes-nous dégénérés au point de ne plus croire dans notre loyauté? Sommes-nous efféminés au point de ne plus compter sur notre énergie virile? N'avons-nous plus foi en nous-mêmes? Ce serait un jour de deuil pour le Canada que celui où nous adopterions ce projet de loi. Nous ferions connaître partout ce Dominion comme étant un pays impuissant à prendre soin de ses propres côtes océaniques et de donner quelques-uns de ses fils pour combattre les combats de la patrie.

Au cours de ces dernières années une vague de jingoïsme s'est répandue par tout le pays et les colonies, en général; je méprise ces sentiments. Sans doute, je respecte ceux qui entretiennent cette idée; je crois qu'ils sont patriotes, mais leur patriotisme a pris une forme révoltante. Il est exagéré; il n'est pas naturel; il est anormal. Il se trouve des gens qui semblent avoir honte de s'appeler Canadiens. On compte des personnes qui apprécient plus la qualité d'impérialiste que celle de Canadien, comme si le mot "Canadien" n'impliquait pas l'autre. Je dis à mes bons amis qui continuellement et avec force proclament l'empire et l'impérialisme, de ne pas avoir honte de leur droit de naissance. Ne pouvons-nous pas, en vérité, construire des navires au Canada? Je ne dis pas que nous serions en mesure de construire des dreadnoughts à l'origine, mais nous avons connu l'opinion de l'ancien architecte naval de l'amirauté, sir William White, qui vient de mourir. L'an dernier il a donné une entrevue à l' "Evening Journal", d'Ottawa, au cours de laquelle il a parlé en ces termes:

> Nous, habitants de l'Angleterre, ne devrions n'avoir mot à dire sur la nature de l'aide que les colonies ou que les dominions devraient donner à la mère patrie, mais le sort de celle-ci dépend d'une marine de guerre dont les unités seront plus nombreuses et qui permettront de conserver la suprématie de l'océan, a dit sir William. Le Canada ne se serait pas développé comme il l'a fait, et il ne pourrait continuer ses progrès s'il n'avait pas été vrai que **la marine de guerre britannique fût maîtresse** de l'océan.
>
> La marine de guerre canadienne devrait se trouver en état d'agir de temps à autre de concert avec l'amirauté britannique de façon à arrêter une même et unique forme de navires de guerre pour tout l'empire et une même et unique méthode d'entraînement des marins, **de telle sorte que l'organisation de toute cette** marine fût la même. Il y a trois façons différentes d'établir une marine de guerre", continua sir William. "Il y a la façon choisie par la Nouvelle-Zélande qui, elle, a préféré donner de l'argent à l'amirauté britannique pour construire un navire de guerre sur les chantiers anglais, unité qu'on enverrait ensuite dans les eaux de la Nouvelle-Zélande. Un autre moyen est celui adopté par l'Australie; il consiste dans la création de chantiers maritimes dans ce dominion. Le gouvernement de cette colonie a commencé par commander la construction en Angleterre d'un croiseur de première classe, parce qu'il était impossible de construire un navire semblable en Australie même. Quant aux six autres navires de guerre dont on a commandé la construction, plusieurs de leurs parties ont été construites en Angleterre; on les a assemblées en Australie dans le but d'apprendre à la population intéressée ce en quoi consiste la construction d'un navire de guerer avant d'établir des chantiers de construction maritime permanente où seront bâtis les treize autres navires qui composeront la marine de guerre de l'Australie.
>
> "Le troisième moyen consiste à construire ces navires au Canada. Cela peut nécessiter l'établissement en ce pays de maisons anglaises qui ont l'habitude de construire des navires pour la marine de guerre de la Grande-Bretagne. L'Italie, l'Espagne et d'autres pays, lorsqu'ils eurent besoin d'une marine de guerre, ont engagé des constructeurs de navires expérimentés d'autres pays à établir des chantiers de construction maritime chez eux, ce qui donnait de l'emploi à la main-d'œuvre locale".

Lorsque des pays comme l'Italie et l'Espagne fondent et établissent des chantiers maritimes pour la construction de dreadnoughts, de croiseurs et de contre-torpilleurs avec l'aide de maisons anglaises, je ne vois pas pourquoi le Canada n'en ferait pas autant. Depuis cinquante ans, nous considérons l'Espagne comme l'une des nations qui tombent en décadence en Europe. Cependant, après sa défaite à Cuba et aux Philippines, l'Espagne s'est remise à construire une nouvelle flotte; elle s'est adressée à l'Angleterre et elle a engagé les plus grandes maisons de constructions navales à établir des chantiers maritimes sur son littoral. Là où il y a trois ans on pouvait contempler les côtes dénudées d'Espagne, on peut voir aujourd'hui de beaux chantiers d'où sortent tous les six mois des croiseurs, des contre-torpilleurs et des dreadnoughts destinés à la flotte espagnole. Certes, une nation jeune, puissante et fière comme le Canada, composée des meilleures races de l'univers, peut faire ce que l'Es-

pagne a fait. En terminant, je dirai au Gouvernement: Revenez sur vos pas; revenez au projet sensé d'une flotte canadienne, et vous n'aurez pas seulement l'appui du parti libéral, mais aussi celui de la population canadienne.

M. GRAHAM: Mes premières paroles n'auront pas trait à la question navale, mais à quelque chose qui éveille davantage les sympathies de tous. Je désire exprimer mon profond regret, et je crois être l'interprète de toute la députation en déplorant la maladie du ministre de l'Intérieur (M. Roche). Les journaux nous apprennent qu'il a subi une grave opération, et le désir de tous est qu'il sorte victorieusement de cette épreuve, qu'il revienne en bonne santé et reprenne ses forces.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GRAHAM: Je connais le ministre de l'Intérieur depuis que je suis entré pour la première fois dans cette Chambre, je l'ai connu avant qu'il fût ministre et depuis, et j'ai toujours trouvé qu'il avait bon cœur et que c'était un homme dans toute la force du mot. Nous regrettons vivement son absence, et nous espérons que sous peu il reviendra au milieu de nous.

Ensuite, je dirai mon regret et ma surprise de voir que le ministre des Finances (M. White) n'a pas jugé à propos d'ouvrir la bouche pour traiter ce sujet important. La question navale a son côté matériel et met en jeu une forte somme d'argent, quelle que soit la politique que nous adoptions. Elle comporte la dépense croissante des deniers publics dont le ministre des Finances est le gardien. Au cours de ma carrière parlementaire, je n'ai jamais entendu discuter une grande question qui impliquât la dépense d'une forte somme d'argent tirée des coffres publics pour un objet quelconque sans que celui à qui le peuple à confié la garde de ses richesses ait été l'un des premiers à donner son avis concernant cette dépense. C'est du ministre des Finances que la députation et le public attendent une déclaration catégorique sur la question de savoir si ses fonds doivent être dépensés, pourquoi ils doivent l'être et quelle est la meilleure manière de les employer. Le ministre se rend compte de ce devoir, car il y a quelques jours à peine il apprenait à la Chambre son dessein de prendre la parole. Les simples partisans ont beau observer la discipline et garder le silence lorsqu'ils devraient parler; mais le ministre des Finances ne rend pas justice à la Chambre ni au pays, ni à lui-même, en se tenant coi en ce moment. Il se trouve dans une situation exceptionnelle. En examinant ses partisans qui avaient été élus, le premier ministre s'est donné beaucoup de peine pour en découvrir un auquel il consentirait à confier les affaires financières du pays. Il n'a pas réussi; aussi a-t-il entrepris une campagne afin de constater s'il y avait dans tout le Canada l'un de ses amis auquel il oserait confier ce poste, et après avoir jeté les yeux d'Halifax à Dawson, de Gaspé au Yukon, il en est venu à la conclusion qu'il lui faudrait prendre un ministre des Finances non seulement hors de la Chambre, mais hors de son parti, et c'est un grand honneur pour le représentant de Toronto et pour le parti libéral que le choix que le premier ministre a fait. Bien que les autres ministres, sauf le premier ministre et le ministre de la Milice, aient refusé d'ouvrir la bouche, le ministre des Finances devrait apprendre au public pourquoi il est d'avis de donner trente-cinq millions de dollars pour l'acquisition de trois dreadnoughts.

Je m'arrêterai un instant à un raisonnemen que le premier ministre a invoqué l'autre soir, et qui a été fort applaudi, à savoir que les libéraux, en votant pour un amendement à une certaine résolution qui aurait renfermé cet article si l'amendement avait été adopté, ont voté pour l'article détaché de l'amendement. Je poserai cette question à mon honorable ami ou à l'un de ses collègues: s'ils avaient promis de verser une certaine somme pour la construction d'une église en pierre dans Ottawa, se croiraient-ils tenus de payer cette somme pour l'érection d'un garage à Manotick? Le même raisonnement peut servir dans le présent cas. Le vote du parti libéral en faveur de l'amendement proposé par mon honorable chef était un vote en faveur de l'article modifié et restreint par l'amendement. Je m'y prendrai d'une autre manière. Si l'amendement soumis par le chef de l'opposition avait été adopté, nous n'aurions jamais été en présence du bill sous sa forme actuelle, par conséquent, le parti libéral a voté pour un amendement qui aurait totalement modifié le bill que nous étudions actuellement. J'ai entendu des raisonnements spécieux dans cette Chambre, mais je crois que dans cette circonstance le premier ministre s'est surpassé dans la pose des assises de son raisonnement. Voilà ce que j'appelle une nécessité politique. Supposons que le pays se propose de dépenser $35,000,000 et qu'au début de la discussion, disons à dix heures et demie du soir, des renseignements soient demandés et qu'après un long débat ils soient communiqués quant aux détails, afin de les consigner dans le hansard, mais qu'ils ne deviennent partie des archives publiques. Supposons qu'alors un membre du Gouvernement accoure et tente de mettre fin à la discussion de l'article concernant la dépense de $35,000,000, je croirais que c'est un autre cas de nécessité politique.

Je désire protester sérieusement contre une telle conduite. Nous commencions à discuter un article du bill qui comportait

la dépense, non pas de $35,000,000, mais d'environ $40,000,000, si les calculs du premier ministre sont exacts. A titre de représentant du peuple et dans l'intérêt de toute la députation, je soutiens qu'il n'était pas juste ni conforme aux usages parlementaires de tenter de mettre fin au débat à ce moment-là, ou d'obliger la Chambre à siéger jour et nuit jusqu'à ce qu'elle eût adopté un article au sujet duquel les députés n'avaient pas de renseignements. Ceux qui approuvaient cette conduite étaient prêts à voter ces $35,000,000 sans savoir en quoi ils consistaient.

M. BRADBURY: Vous avez déjà voté en faveur de cet article.

M. GRAHAM: L'honorable député n'a pas l'esprit aussi obtus qu'il veut nous le faire croire. Y a-t-il en cette enceinte quelqu'un qui croit que les circonstances sont critiques? Ne répondez pas tous ensemble; la question est embarrassante. Il y a quelques semaines ou quelques mois, les membres de la droite pensaient qu'une crise existait parce qu'on le leur disait, parce que leur presse l'annonçait. Aujourd'hui, ils ont rejeté cette idée. Le plus grand des caméléons, le gouvernement actuel, a changé de couleur. Cette crise est une fable à l'heure qu'il est. Ce danger de guerre, s'il m'est permis de faire un emprunt à un document officiel, est la plus grande blague "que la science puisse inventer ou que l'argent puisse procurer". Je dis "que la science puisse inventer"—une certaine espèce de science! Le représentant de Rouville a discuté cet aspect de la question. Il a clairement démontré pourquoi on fait revivre de temps à autre cette crainte de la guerre. Comme tout le monde le sait—et personne en ce pays ne le sait mieux que les membres du présent gouvernement—il y a en Angleterre une association dont l'objet est de nourrir le désir de la guerre et de créer une agitation parmi le public, de le tenir constamment dans l'effroi et la terreur que quelque chose n'arrive à la Grande-Bretagne à la suite d'une erreur quelconque. Depuis des années, la Grande-Bretagne n'a pas été, elle n'est pas maintenant, et ne sera jamais en danger d'être vaincue par un de ses ennemis. Je ne crois pas qu'il y ait en cette enceinte un seul homme qui croie que la Grande-Bretagne est en danger, ou qu'elle n'est pas assez puissante pour faire face et tenir tête à tout ennemi ou à toute coalition d'ennemis qu'on pourrait lui opposer. Leur but est de faire en sorte d'exciter la crainte d'un danger qu'ils ont fait naître dans l'esprit du peuple à coups de dollars. Si les intéressés peuvent engager l'Allemagne à agrandir son programme, ils savent bien qu'ils recevront deux commandes, car la Grande-Bretagne devra en faire autant. Ils ont des agents parmi les journaux et dans tous les pays—il y en a actuellement au Canada—qui poussent à la guerre en disant que nous devons dépenser plus pour augmenter notre armement. Lorsqu'ils effraient un pays, il s'ensuit que tous les autres pays, en vertu du code de l'honneur et de la défense, doivent se protéger contre ce que ce pays pourrait faire.

Je prie la population sensée du Canada de ne pas se laisser effrayer par ces intéressés qui se remuent nuit et jour pour le bien de l'empire ou du Canada, ni par patriotisme ou par amour de la paix dans l'univers, mais dans l'intérêt de leur compte de banque et pour que leurs affaires se soldent du bon côté.

J'ai ajouté: "que l'argent puisse procurer." Cette association, je le déclare sans crainte, ne se remue par simple plaisir. Elle est appuyée par des capitalistes qui se proposent de grossir leur dépôt à la banque. On a dit qu'aux Etats-Unis une grande partie de la richesse appartient à une poignée d'individus. On en a même dit autant du Canada. Je crois pouvoir dire avec autant de raison que les capitaux en Grande-Bretagne reviennent à leur point de départ. Les mêmes intérêts qu'on voit dans un endroit se voient dans un autre. L'actionnaire d'une compagnie de construction navale se rencontre dans une société d'entrepreneurs, et parfois dans l'administration de quelques-uns des principaux journaux d'Angleterre. Par conséquent, nous avons les mêmes grands intérêts à dicter leur politique aux habitants de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la France et des Etats-Unis. Si en les effrayant, ils peuvent effrayer les politiciens à l'humeur moutonnière, ils seront bien près d'atteindre le but de leur politique. Si vous lisez les journaux d'Angleterre, d'Allemagne, de France, d'Italie, et des Etats-Unis, même quelques-uns des journaux du Canada, vous trouverez dans tous identiquement les mêmes arguments. S'ils avaient une fabrique d'articles comme celle qu'il y a dans la ville de Toronto, ils ne pourraient pas avoir un code d'arguments plus uniformes pour effrayer le peuple. Il n'y a pas d'autre urgence que celle créée par ceux qui y trouvent profit. J'irai plus loin. Ce cri continu en faveur de l'augmentation des armements n'est pas seulement une faute; c'est un des plus grands crimes du siècle présent. L'agitation continue, de jour en jour, de semaine en semaine, et de mois en mois à l'effet d'effrayer le peuple et de créer un désir d'avoir la guerre, et personne ne peut nier que l'agitation faite par les journaux n'a pas porté le peuple à croire qu'il est absolument nécessaire d'avoir la guerre afin de sauver l'honneur national.

M. WRIGHT: L'honorable député ne sait pas ce qu'il dit.

M. GRAHAM: Tout homme qui a un peu réfléchi et n'est pas esclave des liens de parti admettra avec moi que c'est un crime que faire de l'agitation pour la guerre,

ou de chercher à créer un sentiment guerrier, lorsqu'il n'y a aucune raison d'avoir la guerre. Sur la tête de ceux qui font cette agitation devra retomber le sang des milliers de victimes de la guerre. Ils seront responsables des pleurs des veuves et des orphelins, et sur eux portera la condamnation qui attend certainement ceux qui veulent répandre le sang de leurs frères afin de s'enrichir. Je le répète, c'est un crime, et ceux qui sont au fond de cette agitation sont coupables de ce crime, lorsqu'ils encouragent cette propagande pour enflammer l'esprit du peuple afin d'amener la guerre. Si la guerre survient ils devront en porter la responsabilité. Le danger de la guerre leur apporte presque autant de bénéfices que si la guerre existait réellement, et tant qu'ils continueront à recevoir des commandes de canons, de munitions et de navires de guerre, leur but sera atteint. Ils continueront à amasser des richesses, tandis que nous, le peuple, serons pressurés de taxes à cause d'une urgence qui n'existe que dans leur imagination et d'une panique qu'ils cherchent à créer.

Mon honorable ami de Waterloo-nord (M. Wiechel) a demandé pourquoi, dans toute cette discussion et cette agitation, on désignait toujours l'Allemagne comme étant la nation qui devait attaquer l'Angleterre. Ses amis dans le Gouvernement ne lui ont pas répondu, parce qu'ils en étaient incapables. Mais je suppose que s'ils mentionnent toujours l'Allemagne comme étant le pays, qui, le plus probablement, devra attaquer l'Angleterre, c'est parce qu'ils croient qu'ils réussiront mieux à enflammer l'esprit du peuple contre une grande nation qui vit aux côtés de l'Angleterre que contre une nation plus éloignée.

J'ai fait un voyage en Allemagne il y a quelques années; j'ai voulu me renseigner un peu au sujet du danger d'une guerre, et j'ai découvert, si j'en excepte un officier militaire, que pas un Allemand croyait qu'il y eût le moindre danger de guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne. Le peuple allemand est le peuple le plus industrieux du monde. Il est bon, généreux et hospitalier, et nous n'en pouvons trouver de meilleure preuve que dans les Allemands qui habitent notre pays. Les habitants les plus prospères que nous avons dans l'Ontario et dans les grandes prairies de l'Ouest sont des descendants d'Allemands. A Berlin on voit une des plus grandes écoles techniques du monde. Le peuple allemand s'occupe plus de développement commercial et industriel que de conquêtes militaires, et ne songes aucunement à attaquer l'Angleterre.

Qu'avons-nous à gagner dans notre pays à parler de guerre? Nous ne songeons pas à faire de conquêtes. Ce n'a jamais été l'intention du Créateur que sur ce continent nord d'Amérique nous nous préparions pour une guerre qui n'arrivera pas. Nous sommes sur ce continent deux nations vivant en paix à côté l'une de l'autre, possédant plusieurs milliers de milles de côtes, sans aucun canon ni fort en vue d'agression ou de défense, et nous donnons au monde civilisé un exemple de ce que peuvent faire deux pays voisins qui ont des intentions pacifiques. Nos conquêtes doivent être des conquêtes dans l'industrie, dans le commerce, dans les sciences et dans les arts, ce qui nous permettra de conquérir notre vieille mère, la terre, et d'en tirer les ressources vastes et illimitées et les richesses considérables que la nature a mises à notre portée. C'est dans ce but plutôt que dans la manufacture de munitions de guerre que nous employons nos efforts. Les triomphes que nous cherchons en Canada sont les triomphes de la paix, du commerce et de la bonne entente, et je crois que notre premier devoir de citoyens du Canada est, tout en remplissant équitablement et raisonnablement le devoir qui nous incombe, comme nation, de pourvoir à notre défense, de toujours nous rappeler que l'idéal réel des habitants de ce continent devrait être de poursuivre nos succès dans l'industrie, le commerce et l'agriculture, afin que le Canada puisse dans l'avenir, non seulement prendre rang à côté des nations guerrières du monde, mais aussi se placer en avant des autres nations en devenant un peuple paisible, progressif et heureux.

Y a-t-il une urgence? Je n'ai pu découvrir personne qui le croyait réellement, bien que ce fut la base sur laquelle en décembre dernier, le Gouvernement fondait l'argument que nous devons fournir $35,000,000 pour construire trois dreadnoughts. L'urgence étant disparue, le Gouvernement persiste à vouloir dépenser cet argent de la façon qu'il a statuée lorsqu'il croyait qu'il y avait urgence. La situation internationale présente, de même que la loi entre les nations, exigent que l'empire britannique conserve son ascendant, non dans un but d'oppression, mais pour se défendre au cas où une nation l'attaquera.

M. SCHAFFNER: Très bien.

M. GRAHAM: L'Angleterre a-t-elle besoin de notre argent? Quelle est sa situation financière? Depuis 1906 jusqu'à 1912 elle a pourvu à tous ses services, et diminué sa dette nationale de la somme de $333,475,665, et l'on nous demande, bien qu'il n'y ait aucune urgence, d'envoyer à l'Angleterre $35,000,000 de l'argent des contribuables canadiens lorsqu'elle paie sa dette nationale au taux de $55,000,000 par année; en d'autres mots nous ajoutons $35,000,000 à notre dette pour aider à payer celle d'un pays qui se décharge de la sienne

tous les ans à l'aide de ses seuls excédents. Je ne crois pas que personne puisse prétendre sérieusement—et vous ne trouverez pas un homme d'Etat anglais qui l'admettra—que l'Angleterre a besoin de l'aide financière du Canada. A-t-elle besoin de notre aide d'une autre façon? Si l'Angleterre avait besoin de ces trois navires de guerre elle pourrait facilement les construire sans se gêner aucunement. Mais est-il nécessaire que le Canada ou l'Angleterre construise ces trois navires? La Chambre me pardonnera si je lui donne lecture de trois ou quatre extraits que j'ai coupés dans les discours d'hommes qui connaissent ce dont ils parlent. M. Winston Churchill, parlant à Glasgow, le 9 février 1912, à un banquet des syndics de la navigation de la Clyde, disait:

Je suis en état de vous donner un compte très satisfaisant de la marine anglaise. Nos navires ne le cèdent en aucune façon aux autres navires d'aucune autre nation au monde, et leur sont indubitablement supérieurs. Les rumeurs qui ont été répandues pendant ces derniers mois par les journaux, que l'année dernière la marine n'était pas préparée, sont sans fondement aucun. Je suis heureux de pouvoir vous dire qu'il n'y a aucune raison de s'alarmer, qu'il n'y a pas de raison de créer aucune panique et de craindre pour les ressources du pays. Nous pouvons regarder la situation en toute sûreté parce qu'il est juste et vrai de dire que, de tous côtés et dans tous les détails, nous en sommes absolument maîtres. Nous n'avons jamais été en meilleure position et le pays n'a jamais été plus uni dans sa résolution de maintenir la suprématie de la marine anglaise. On pourrait supposer en lisant les grands organes des deux partis que la situation financière de l'Angleterre est vacillante, faible et périlleuse. Mais, comme vous le savez, nous sommes seuls à le dire. Les ressources du chancelier de l'Echiquier sont amplement suffisantes pour subvenir à tous les besoins du jour.

Je demanderai donc au Gouvernement si le simple bon sens le porterait, si cet argent devait être fourni par chacun de ses membres individuellement au lieu de l'être par tout le peuple canadien, à offrir ces trois dreadnoughts? Voici encore un extrait:

Le crédit du pays a été maintenu pendant les cinq ou six dernières années par le remboursement de la dette et une diminution du passif sur une échelle qui n'a pas d'exemple dans l'histoire de l'Angleterre ou d'aucun autre pays.

Quelques-uns avaient proposé que l'Angleterre empruntât cinq cents millions de dollars afin de construire plus de navires, et par le fait rapporter plus de profits aux constructeurs de navires et aux manufacturiers de munitions. Que dit M. Churchill:

Je vois dans les journaux que l'on parle beaucoup en faveur d'un grand emprunt naval. Je ne puis m'empêcher de croire que cette proposition est faite par des personnes qui n'ont pas su bien se rendre compte de la

suprématie navale présente de l'Angleterre. Il serait sans doute très facile pour le gouvernement anglais d'emprunter aujourd'hui cinquante ou cent millions de louis pour des fins navales. Mais où serait le bénéfice pour la marine? Nous avons présentement sur chantier assez de navires pour nous assurer une suprématie incontestable de la mer. Ce serait un pur gaspillage que de construire plus de navires dans une année qu'il est nécessaire.

Ce qu'il faut, c'est une construction continue d'après un plan régulier. Il n'y a aucun besoin d'un changement sensationnel violent dans la manière d'agir actuelle.

Et cependant le gouvernement canadien insiste pour que l'on change les méthodes actuelles; il insiste pour que l'Angleterre accepte ces trois dreadnoughts. Je crois qu'un honorable député a dit qu'il y avait encore urgence, que la guerre nous menaçait, que les autres nations devenaient l'égale de l'Angleterre en force navale. Que dit le premier lord de l'amirauté?:

Nous n'avons aucune crainte au sujet de l'argent. Les représentants de la nation accorderont unanimement tout l'argent que demandera le gouvernement et qui pourra être nécessaire à la sûreté de l'empire. (Applaudissements).

Arrivons maintenant au 22 juillet, lorsque le premier ministre du Canada était à Londres. D'après les journaux de Londres, M. Borden était dans les tribunes de la Chambre lorsque M. Churchill prononçait son discours. Le premier lord de l'amirauté, après avoir discuté l'étendue et le caractère de la nouvelle loi allemande, disait:

Une préparation raisonnée, continue, méthodique, répartie sur une succession d'années peut seule augmenter la force d'une puissance maritime. Il ne sert de rien de jeter des millions sous l'impulsion du moment, dans un geste d'impatience, ou sous l'effet d'une panique.

Une telle conduite ne fait que révéler notre faiblesse et notre impuissance. Ceux qui demandent à grands cris une dépense qui fasse sensation, ceux qui croient que la sorte de danger auquel nous avons à faire face a besoin d'être écarté ou peut-être écarté de cette manière, ignorent absolument la situation navale ou prennent avantage de l'ignorance des autres.

Je recommande ces paroles à ceux qui demandent à grands cris quelque chose qui fasse sensation et qui disent que le seul moyen de sauver l'empire, c'est que cette Chambre donne par une loi à l'amirauté 35 millions. Dans un discours qu'il prononçait le 25 juillet devant la Chambre des communes, M. Asquith, entre autres choses, a dit:

Mes relations avec l'empire d'Allemagne sont, je suis heureux de le dire, et continueront d'être, j'en suis sûr, des relations d'amitié et de bon vouloir.

Le 24 juillet, alors que M. Borden était à Londres, lord Crewe disait à la Chambre haute au nom du gouvernement:

Si vous devez considérer tout pays comme nous étant virtuellement hostile, sans qu'il en reste à peine un sur l'amitié duquel nous puissions compter, la discussion, à ce qu'il me semble, devient impossible. Présenter l'affaire de cette façon, c'est donner lieu aux combinaisons les plus saugrenues qu'il soit possible de concevoir.

Quelqu'un avait signalé un complot que les puissances pouvaient tramer contre la Grande-Bretagne, et c'est cette idée que lord Crewe qualifie de saugrenue. Comme jamais semblable situation ne s'est présentée, on ne conçoit pas qu'elle puisse jamais se produire. Lord Crewe ajoute:

Si vous hâtez l'exécution de votre programme dans la mesure où vous le pouvez faire, vous perdez le bénéfice des améliorations possibles dans vos plans et de celles presque certaines qui regardent la construction et les armements.

Il y a autre chose: si vous mettez à l'exécution de ce programme une hâte intempestive, vous aidez à faire naître le mal que vous désirez éviter, puisque le pays auquel vous annoncez que vous êtes en train de construire pour lutter contre lui sera poussé à accélérer le sien, peut-être même à l'agrandir. Vous tendez par là à manquer votre but.

Je ne saurais me figurer un état de choses où le temps que nous nous sommes prescrit ne suffirait pas à nos desseins.

(Le "Times", 25 juillet 1912.)

Lord Crewe appelle cela une hâte intempestive et il en signale le danger. Voici que néanmoins nous voudrions que fût violée d'avance l'entente qui est sur le point de se conclure entre l'Allemagne et l'Angleterre, en envoyant dans la mer du Nord trois cuirassés, qui viendront s'ajouter au programme sur lequel l'Angleterre et l'Allemagne sont d'accord. Permettez-moi de continuer un peu ma lecture.

La plupart des journaux du Canada ont reproduit une dépêche du 25 octobre, en date de Londres, transmise par l'association de la presse, et où il est dit:—Parlant à une assemblée, le très honorable Walter Runciman, président du conseil de l'agriculture et membre du cabinet Asquith, a dit qu'il déplorait le discours que lord Roberts avait prononcé à Manchester. Il ne croyait pas qu'une guerre anglo-allemande fût inévitable, et des assertions comme celles de "Bobs" étaient non seulement déplorables mais pernicieuses et dangereuses. La rivalité entre l'Angleterre et l'Allemagne était plutôt commerciale que militaire, et les seules personnes à désirer que cette rivalité fût militaire étaient un petit groupe de journalistes, quelques soldats, des fabricants d'armes et un certain public qui pense rehausser le pays en irritant ses voisins.

"Il est, a-t-il ajouté, à peu près temps que les classes industrielles et commerciales prennent leur opinion sur cet important sujet."

Mon idée est absolument celle du président du conseil de l'agriculture, un des membres les plus distingués du gouvernement Asquith. Il vit parmi ceux qui sont intéressés à entretenir cette agitation, et, comme me le rappelle l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), il a des intérêts dans de nombreusese affaires. En d'autres termes, il dit aux commerçants, aux cultivateurs et aux ouvriers qu'ils se laissent effrayer par des individus qui ont un intérêt pécuniaire et personnel à la chose. Il demande au public anglais en général d'étudier cette affaire. Les paroles que je viens de rapporter ont été prononcées le 25 octobre, à la date que porte le mémoire.

J'arrive au 9 novembre. M. Asquith connaissait à fond le péril allemand avec lequel la ligue navale et le ministre des Postes au Canada lui en avait étourdi les oreilles. Après le retour au Canada de nos représentants, M. Asquith dans un discours au palais du lord maire de Londres, disait:

J'ai la satisfaction de pouvoir vous assurer que les relations de ce pays avec les autres puissances n'ont jamais en aucun temps été plus amicales et plus cordiales.

Cependant, quelques jours après on vient sérieusement nous demander ici, au nom du gouvernement britannique, une contribution en navires. Les nuages crèvent, la foudre gronde, les éclairs sillonnent cette salle, pendant que M. Asquith dit aux électeurs de Londres, à ceux qu'il a été impossible d'effrayer: "Jamais il ne fut un temps dans l'histoire de l'Angleterre où ses relations avec les autres pays aient été, sans une seule exception, aussi cordiales qu'à l'heure présente.

Les ministériels ne sauraient trouver ma critique outrée, si, sachant que dans leurs discours, le premier ministre Asquith et le premier lord de l'amirauté ont publiquement déclaré qu'il n'existe ni danger, ni crise, ni menace et que les relations avec les autres pays sont amicales, j'affirme aujourd'hui que le Gouvernement a trompé la Chambre en affirmant qu'il y a danger en la demeure. Voici ce que M. Churchill disait, le 9 novembre au sujet de l'Allemagne :

Au cours de l'année, les relations entre les deux pays se sont améliorées.

En outre:

A notre avis, il n'y a pas lieu d'appréhender d'embarras quelconque, mais mes conseillers de l'amirauté sont convaincus que le nombre de flottes et de flottilles dans les eaux nationales n'est nullement au dessous de la tâche qui pourrait leur être imposée.

Précisément à la veille de ce débat, M. Churchill dit: "Il n'existe pas de danger; nous avons dans la mer du Nord suffisamment de navires pour faire face à toute tâche qui pourrait nous être imposée; nous n'avons nullement besoin de trois dreadnoughts; appliquez mon système de mai dernier et préparez-vous à défendre vos propres côtes".

Il est un autre aspect de cette question auquel le député de Red-Deer a donné des développements fort éloquents: C'est que

le résultat de la guerre des Balkans a modifié la situation européenne et par conséquent l'Allemagne se trouverait aujourd'hui en toute autre posture qu'auparavant, quand bien même elle aurait eu l'humeur belliqueuse. L'Allemagne constate qu'il lui faut chercher des ennemis ailleurs et ce ne serait pas exagérer que de dire que cette Chambre n'aura pas à attendre longtemps avant qu'elle constate l'existence d'une alliance entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

En présence de cette nouvelle situation, j'adjure le Gouvernement de se rappeler qu'aujourd'hui l'Allemagne s'occupe de ses armements de terre et qu'elle n'augmentera pas son programme naval. Si cette situation eût existé, lorsque les représentants du Gouvernement se trouvaient en Angleterre, je le demande, auraient-ils proposé l'affectation de ces $35,000,000 à ces trois cuirassés? J'attends une réponse des ministres. Qu'en pense le député de Prince-Edouard ?

M. HEPBURN: Je n'ai rien à dire.

M. GRAHAM: Le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) voudrait-il bien répondre à ma question? Il est presque le doyen d'âge du cabinet, sauf, toutefois, le ministre des Douanes; mais celui-ci a pris le parti du silence.

M. LANCASTER: Le député de Red-Deer est chatouilleux en matière de questions hypothétiques.

M. GRAHAM: Mon honorable collègue verse plutôt dans l'hypnotisme que dans l'hypothèse. Redisons ici la génèse de cet arrangement au sujet des trois dreadnoughts. C'est le résultat, prétend-on, d'une consultation entre les représentants du Gouvernement canadien, et ceux du gouvernement impérial. Après avoir étudié les brochures de polémique du parti unioniste, après avoir prêté l'oreille aux harangues et avoir lu les dépêches transmises par le câble, je suis demeuré convaincu que cette mesure n'est pas tant le résultat d'une consultation entre le gouvernement canadien et le gouvernement anglais qu'entre ce gouvernement du Canada, et le parti conservateur de la Grande-Bretagne.

M. SCHAFFNER: L'honorable député en est-il convaincu? J'accepte sa parole, mais je révoque en doute son autorité.

M. GRAHAM: La crise est encore disparue. Cette brochure, cette feuille polémique conservatrice, où figurent maintes attaques contre le gouvernement britannique, accuse ce dernier de tromper le premier ministre du Canada. On y va même jusqu'à dire que le premier lord de l'amirauté a fait au premier ministre du Canada certaines affirmations contraires à la vérités des faits, d'après l'extrait cité, l'autre soir, par le député de Pictou (M. Macdonald).

M. EDWARDS: L'honorable député exprime-t-il là sa propre opinion? Corrobore-t-il cette affirmation?

M. GRAHAM: Nullement. Je fais souvent des billets que personne ne veut endosser. En faisant cette citation, je cherche tout simplement à prouver que cette brochure est un document de polémique conservatrice, visant uniquement à attaquer le gouvernement Asquith au sujet de la proposition en discussion. On y affirme que le premier lord de l'amirauté a trompé le premier ministre du Canada.

M. EDWARDS: Preuve que l'auteur est indigne de confiance.

M. GRAHAM: Eh! bien, il lui faudra débattre la question avec ses confrères conservateurs à Londres.

M. EDWARDS: Je désire obtenir votre opinion sur la véracité de l'autorité sur laquelle vous vous appuyez.

M. GRAHAM: Si elle est erronée, envoyez dons le ministre de la Milice en Angleterre; s'il réussit à ramener l'Allemagne dans le bon chemin, pourquoi pas la Grande-Bretagne? Cette brochure pullule d'attaques contre le gouvernement britannique. (Il lit):

Enfin, nous vous prions de vous demander si, dans toute l'histoire d'Angleterre, un gouvernement ou parti quelconque a jamais porté un coup aussi mortel au gouvernement ou au parti libéral. Sous leur règne, la force initiale a dégénéré en faiblesse. La sécurité nationale s'est transformée en danger national. Ils trouvèrent les relations internationales dans un état favorable au maintien de la paix, et du fait des réductions qu'ils opérèrent dans les armements, ils augmentèrent énormément le péril de guerre. Ils placèrent sur les épaules de la Colombie-Britannique un lourd fardeau de dépenses pour la marine, dont on ne peut maintenant se défaire, mais qui ne peut qu'augmenter d'années en années. Nous demandons à la nation si elle est désireuse de maintenir au pouvoir le gouvernement qui a déterminé cet état de choses.

C'est là une affirmation assez osée, et qui montre l'authenticité du livre. Je vais donner lecture d'une autre citation afin de faire voir que le premier lord de l'amirauté faisait allusion à cette combinaison, dans une certaine mesure, du moins, lorsqu'il a affirmé qu'un certain groupe d'hommes voulait que le Gouvernement négociât un emprunt de $500,000.

Le rapport de la ligue publié en 1910 rendait compte des efforts énergiques et heureux de la ligue pour mettre sur pied un mouvement en faveur de la négociation d'un emprunt pour la défense nationale. Ce que la ligue a proposé c'est que le Gouvernement de-

mande au Parlement l'autorisation de négocier un emprunt au montant de cent millions de livres, qui devra être appliqué à parer aux besoins urgents de la défense nationale, tant par mer que par terre ou dans les airs.

Il est rendu compte dans ce livre d'une consultation que le ministre de la Marine et des Pêcheries aurait eue avec la ligue:

Subséquemment la ligue réussit à obtenir de M. Hazen, ministre de la Marine et du service Naval du Canada, qu'il reçût une députation des membres de notre comité. L'entrevue eut lieu à l'hôtel Savoy, le 24 juillet dernier, et le discours alors prononcé par M. Hazen dont il fut rendu compte en grand détail et dans tous les grands journaux, exprimait beaucoup de sympathie pour les vues émanant du comité, et promettait nettement leur sérieux examen par le Gouvernement du Dominion canadien.

Cela fait voir que c'est le parti conservateur, sous le nom de la ligue de la marine impériale, qui eut cette entrevue avec le ministre de la Marine et des Pêcheries. Il se renseignait sur les vues du parti conservateur plutôt que sur les vues de l'amirauté et du gouvernement anglais, et dès cette date, le gouvernement canadien avait décidé ce qu'il ferait pour l'amirauté. Un addendum nous dit ce qui a eu lieu à cette assemblée:

L'aide noblement fournie par le Canada pourrait être utilisée de la manière la plus avantageuse, si elle était appliquée, non pas à la construction de nouveaux dreadnoughts dès le début, mais à l'acquisition de trois dreadnoughts déjà en construction dans notre pays par des maisons particulières pour le compte de nations étrangères.

Les membres de cette ligue, qui représente le parti conservateur, étaient sans doute à discuter dans le temps avec le ministre de la Marine et des Pêcheries les arrangements qu'il devrait conclure et que notre Gouvernement devrait conclure avec l'amirauté. Ils ne se bornaient pas à dire que le Canada devrait construire trois dreadnoughts; ils disaient que le Canada devait en acheter trois, qui étaient en construction—donner une commande d'urgence—et plus tard les intéressés auraient demandé qu'il en construisît trois autres.

(A six heures, la Chambre rentre en séance générale et les débats sont suspendus).

Reprise de la séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures et se forme de nouveau en comité.

M. GRAHAM: Lors de la suspension des débats, à six heures, j'étais en frais d'expliquer pourquoi j'avais lieu de croire que les représentants du Gouvernement canadien avaient consulté le parti unioniste anglais, et que leur politique était, jusqu'à un certain point du moins, le résultat de cette consultation. J'avais appuyé ma manière de voir sur un passage de cette brochure: "Britain's Imminent Danger", afin de prouver que ses auteurs étaient en opposition directe avec le gouvernement Asquith et que la Imperial Maritime League avait eu une consultation avec le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) avant qu'une politique quelconque fût déclarée. Permettez-moi de lire un autre alinéa pour démontrer que le ministre de la Marine et des Pêcheries, l'autorité de ce ministère au Canada, se trouve un des ministres qui est allé discuter cette question avec le gouvernement anglais et a entamé des pourparlers de nature sérieuse avec la Imperial Maritime League. Je lis à la page 79:

Dans la première édition du présent ouvrage, nous avons inscrit l'alinéa suivant:—

Il y a bien lieu d'espérer que le Canada profitera de la leçon en refusant d'accorder une somme d'argent ou de construire des navires dans le simple but d'exempter des taxes aux propriétaires anglais. Le Canada se volerait en agissant ainsi et gaspillerait son cadeau à l'empire. La nécessité urgente d'une telle "condition" était donnée dans la presse en faveur de la Impéral Maritime League et plus tard soumise à M. J. D. Hazen, ministre de la Marine du Canada, par l'entremise d'une députation dirigée par la ligue que celui-ci a très gracieusement reçue le 24 juillet 1912 et à laquelle il a été fait allusion pour d'autre raison dans la première partie de cet ouvrage. Cette nécessité a encore été accentuée dans l'intérêt de la ligue, non seulement par des communications publiques urgentes adressées aux principaux journaux du Canada de même qu'au moyen de lettres particulières pressantes adressées aux principaux hommes d'Etat canadiens. Il est de toute importance que le Canada ne prenne aucune mesure sans "poser des conditions"—par conditions, j'entends que la Grande Bretagne fasse son propre devoir en retour. Par ces conditions—et seulement dans ce cas—est-il possible au Canada de forcer la main du Gouvernement du pays.

Mes honorables amis verront que cette consultation avec le ministre eut lieu le 24 juillet 1912. Ma citation prouve l'opinion déjà émise qu'il existe dans la Grande-Bretagne une organisation qui communique au moins avec tous les points de l'empire en vue de promouvoir une politique de centralisation. Le fait que cette organisation communique avec la presse canadienne explique, jusqu'à un certain point, pourquoi des articles sur les dangers d'une guerre ont paru dans les journaux canadiens. Certaines communications ont aussi été envoyées aux hommes d'Etat influents au Canada en vue de changer leurs opinions. Ainsi, nous avons des preuves à peu près certaines de l'existence de l'organisation dont nous a parlé l'honorable M. Monk, député de Jacques-Cartier.

Ici, nous avons la preuve que le ministre de la Marine et des Pêcheries, sinon d'autre, a été en consultation avec le parti

unioniste. Et qu'au moins deux des ministres qui sont allés dans le but apparent d'aider les négociations du Gouvernement libéral anglais ont pris part à des assemblées publiques pour dénoncer le parti libéral. Etait-ce de la diplomatie? Etait-ce juste? Ces messieurs se montraient-ils disposés à conclure des arrangements avec le gouvernement anglais qui est libéral. Sauf les circonstances, supposons que des représentants du gouvernement libéral de de la Grande-Bretagne envoyés en négotiations auprès du Gouvernement canadien se soient mis en pourparler avec les représentants du parti libéral et aient parlé dans des assemblées publiques convoquées par l'opposition, qu'en penseraient les membres de la gauche? Cependant, personne ne peut nier que les ministres canadiens en ont agi ainsi, puisque la Imperial Maritime League, par l'entremise des journaux, nous donne les discours de ces messieurs. Je dois dire, pour donner justice au premier ministre (M. Borden), qu'il a, d'après ce que j'ai su, agi honorablement sans manquer à sa responsabilité de chef du Gouvernement de ce vaste pays, qu'il n'a pas pris part à ces démonstrations de parti et qu'il n'a jamais rien dit que le gouvernement anglais ait pu prendre à l'inverse.

Mais, naturellement, le gouvernement anglais de même que l'amirauté anglaise n'ont pas pu ignorer le fait que les personnes qui accompagnaient le premier ministre ont fait des discours politiques et ont eu des pourparlers à l'avantage de partis opposés au Gouvernement.

La politique qui en est résultée est celle que leur avait proposée la Imperial Maritime League. Elle demandait trois dreadnoughts au ministre de la Marine et des Pêcheries—disant que ces dreadnoughts devaient venir en plus du programme actuel du gouvernement anglais. Le but n'admettait pas de doute. Elle avait vertement attaqué le gouvernement Asquith, parce qu'il ne se hâtait pas d'ordonner la construction de nouveaux navires. Dans le cas où le Gouvernement canadien leur viendrait en aide, la chance de succès serait plus grande. Ainsi, à tort ou à raison, le Gouvernement canadien a fourni à la Imperial Maritime League les armes voulus pour pousser sa politique.

En outre, les représentants du Gouvernement canadien étaient eux-mêmes dans une dure alternative. Le ministre des Postes (M. Pelletier) était sur la scène.

Le premier ministre savait très bien qu'il n'était pas sage de présenter l'invitation au député de Jacques-Cartier; il le connaissait trop; il savait que le député de Jacques-Cartier n'accepterait pas l'arrangement qu'il lui proposerait. Mais il fallait prendre des mesures pour retenir les nouveaux alliés du parti conservateur de Québec et apaiser en même temps ceux qui étaient en faveur de la centralisation. Ceux-ci avaient demandé un plus grand nombre de dreadnoughts et la concentration au cœur de l'empire. Les nationalistes de Québec s'étaient déclarés contre la marine canadienne ou toute politique qui aurait pour but d'engager les Canadiens dans la marine. Il ne faut naturellement pas se perdre en conjecture pour savoir que les directeurs du parti conservateur anglais et les représentants de ce Gouvernement devaient entrer en pourparlers afin de trouver une ligne de conduite pouvant servir à deux fins: fournir une autre raison d'attaquer le ministère Asquith et aussi sortir le Gouvernement canadien de son embarras.

M. SHARPE (Ontario): C'est honteux.

M. GRAHAM: Je crois, en effet, que c'est honteux. Quelle politique fut adoptée? La politique de la Imperial Maritime League. Maintenant, dans quelle position se trouvait l'amirauté anglaise? Notre Gouvernement était allé dire à l'amirauté anglaise: Nous nous proposons de vous donner trois dreadnoughts. Le mémoire n'était pas entre leurs mains, mais ils étaient sur le sol anglais. Surtout, la ligue impériale maritime avait pénétré le ministre de la Marine et des Pêcheries de la politique des trois dreadnoughts. Permettez-moi aussi de vous dire que, le 12 mars, M. Norton Griffiths qui était venu au Canada, fit un discours à la chambre impériale disant que deux ministres du Parlement canadien traversaient les mers et qu'ils étaient, selon les dires de certaines personnes, disposés à donner même trois dreadnoughts. C'était une combinaison du parti conservateur au Canada et du parti unioniste en Angleterre, virtuellement contre l'amirauté. En supposant que le premier lord de l'amirauté eût refusé, le parti unioniste n'aurait-il pas dit: Qu'il disparaisse, il n'est pas digne de vivre! Il a refusé l'aide offerte par les établissements d'outre-mer et s'est moqué de l'amour filial des colonies. D'un autre côté, s'il acceptait, il serait dans une position critique. Alors, en homme rusé, il a saisi la situation. Quelle attaque la ligue impériale maritime pouvait-elle lui faire s'il acceptait? Je vais vous le dire tout à l'heure. Elle comporte que cette offre de dreadnoughts par le Dominion indique la loyauté des populations d'outre-mer, et que dans son enthousiasme, voyant que le gouvernement anglais négligeait un devoir d'urgence, lui a dit: Vous ne faites pas votre devoir; il vous faut plus de dreadnoughts et les voilà.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. GRAHAM: Je suis enchanté d'avoir creusé ce petit puits pour y faire tomber ces messieurs. Voici l'attaque:

Une accusation plus flagrante ne pouvait être conçue à l'adresse du gouvernement anglais relativement à sa négligence dans ses devoirs les plus sacrés. Et cependant, le Gouvernement a la témérité d'accepter cette offre d'assistance coloniale comme preuve de l'impérialisme de sa propre administration navale.

M. SHARPE (Ontario): Que dites-vous au sujet de l'offre de la Nouvelle-Zélande?

M. GRAHAM: L'honorable député n'a pas de compte à rendre au peuple de la Nouvelle-Zélande, mais au peuple canadien. De plus, il est en faveur d'une marine canadienne et s'il devait agir au sujet de ce bill comme il l'a fait pour l'acte des banques, il le dirait.

M. SHARPE: Je suis en faveur du don de trois dreadnoughts.

M. GRAHAM: Est-il en faveur d'une marine canadienne?

M. SHARPE: Peut-être le serais-je pour avoir une politique permanente.

M. GRAHAM: Je suis surpris que l'honorable député soit en faveur d'une "marine séparatiste".

Ces documents indiquent clairement qu'il y a eu préalablement des pourparlers entre le ministère de la Marine au Canada et le parti tory en Angleterre.

Et l'on accepta virtuellement toutes les recommandations du parti unioniste anglais, et c'est pourquoi nous avons cette politique hybride imaginée par les ligueurs d'Angleterre, les conservateurs du Canada et les nationalistes de Québec.

Malgré cela, les honorables députés de la droite nous accusent de déloyauté, parce que nous ne nous prosternons pas pour rendre hommage à ce bâtard et à cet avorton. Je dis "avorton", car cette ligne de conduite a été tracée avant que le Gouvernement ait eu en mains le mémoire que l'on suppose avoir déterminé cette politique. Sa fabrication remonte donc à une date antérieure à l'envoi de ce mémoire.

M. Norton Griffiths avait prononcé en mars son discours auquel j'ai fait allusion. Les représentants du Gouvernement canadien sont revenus de Londres avant l'arrivée du mémoire, et si l'on suppose qu'ils en aient apporté un, il n'était pas en harmonie avec leurs projets. Lorsque les unionistes anglais et les représentants conservateurs du Canada ont pu s'entendre, ils ne se sentaient pas de taille à pouvoir mettre leur politique à exécution sans recourir à un peu d'appui de la part de l'amirauté. Mais, o ironie du sort, leur jeu se laissa voir avant la venue du mémoire.

M. MEIGHEN: Le jeune député d'Halifax (M. Maclean) s'est évertué à nous montrer que notre Gouvernement et le parti libéral anglais étaient de connivence. Maintenant l'honorable député (M. Graham) nous dit qu'il conspirait avec les deux partis ?

M. GRAHAM: Il y a des gens qui peuvent agir de la sorte. Mon honorable ami (M. Meighen), par exemple, ne répugnerait pas à faire partie d'une alliance entre conservateurs et nationalistes.

M. NICKLE: Faut-il entendre que le mémoire doive sa naissance à la sagesse des deux partis politiques ?

M. GRAHAM: Je crois que l'honorable député n'a pas donné grande attention à mes paroles; je le sais trop bon avocat pour tirer cette conclusion de pareilles prémisses. Je m'aperçois que ce sujet ne semble pas décidément être du goût des honorables députés de la droite. Ces messieurs sont allés voir leurs électeurs, leur ont dit qu'ils voteraient cette somme de $35,000,000, parce que l'amirauté anglaise le demandait; mais ils se sont bien gardés de leur avouer qu'ils avaient décidé de l'offrir avant la réception du mémoire.

L'honorable M. CROTHERS (ministre du Travail) : L'honorable député cherche-t-il à nous faire comprendre que l'on ne peut ajouter foi à une déclaration du gouvernement anglais, à moins qu'elle ne soit faite par écrit?

M. GRAHAM: Pourrait-on avancer que cette politique est fondée sur le mémoire, alors que celui-ci n'avait pas encore d'existence?

M. CROTHERS: Je serais prêt à ajouter foi à une déclaration de mon honorable ami sans qu'il la donnât par écrit. L'amirauté anglaise ne pouvait-elle pas dire: "Nous sommes d'accord, nous vous transmettrons un mémoire de notre commune entente"?

M. GRAHAM: Ce n'est pas ainsi que les gouvernements agissent entre eux. Je vois que les honorables députés de la droite s'amusent à me poser des questions, afin de me fourvoyer. Le mémoire ne fut daté à Londres qu'une semaine après la démission de M. Monk. Il a été signé le 25 octobre 1912. Entendons-nous bien, ce n'est pas le jour de son arrivée à Ottawa, ni même celui de son impression à Londres, mais bien le jour de sa signature, et nul ne peut douter qu'il n'ait été signé aussitôt qu'il fut rédigé. C'est le 18 octobre, une semaine avant que M. Monk ne démissionnât; et dans sa lettre au premier ministre il fait mention d'une décision prise " par le cabinet hier ". Donc, la contribution des $35,000,000 fut adoptée huit jours avant la signature du document à Londres.

M. CROTHERS: Je ne crois pas que le mémoire porte aucune date.

M. GRAHAM: Si l'honorable ministre veut bien jeter les yeux sur la lettre de transmission, il constatera qu'elle porte cette suscription: "L. Harcourt" et "Downing Street, 25th october, 1912". Les honorables députés de la droite voudraient bien se débarrasser de ce point. Mais il leur faudra se contenter d'agir comme ils le font, quand ils sont prêts à appuyer de leur vote la décision du président, sans connaître d'avance la nature de la décision: s'asseoir en silence et écouter les paroles de leur chef leur disant qu'ils étaient dans l'erreur.

M. CROTHERS: La note du secrétaire d'Etat des colonies porte qu'un mémoire avait été rédigé, mais elle ne mentionne pas la date de sa confection—celle-ci pouvait précéder la signature de dix jours ou d'un mois.

M. GRAHAM: Mon honorable ami peut-il songer que, vu "l'urgence" et l'attente du Gouvernement canadien d'une décision du gouvernement anglais, ce mémoire ait dormi dans un casier quelconque pendant un mois? Les choses se passent peut-être ainsi au département du ministre du Travail (M. Crothers), mais ce n'est pas de la sorte que les ministres anglais conduisent les affaires de leurs départements. Les honorables députés de la droite ne sauraient nier les faits.

Un DEPUTE: Vous cherchez à vous débarrasser du mémoire.

M. BELAND: Vous êtes heureux de pouvoir les faire parler.

M. GRAHAM: Oui, ils semblent recouvrer leur loquacité. Ils ont dit à leurs électeurs—comme vous pouvez le voir en lisant les informations des journaux à leur dévotion—qu'ils ont voté les $35,000,000, parce que l'amirauté anglaise a demandé trois dreadnoughts. L'amirauté n'a jamais fait pareille demande. Elle émane de l'Imperial Maritime League, mais non de l'amirauté anglaise.

M. WRIGHT: Qu'en savez-vous?

M. GRAHAM: Si l'honorable député n'ajoute pas foi aux discours de ses chefs, ni aux documents déposés sur le bureau de cette Chambre, il a droit de poser pareille question.

M. WRIGHT: L'honorable député représente l'Imperial Maritime League comme si elle était le parti conservateur de la Grande-Bretagne. Il n'y a aucun rapprochement à faire entre les deux, et je ne crois pas qu'il ait aucun droit de les confondre.

M. GRAHAM: Je suis enchanté d'avoir attiré tant d'interruptions. Je dois, certes, me féliciter d'avoir pu lubrifier quelque peu les mâchoires serrées des honorables députés de la droite. Qu'on me permette de prouver à mes honorables amis que ce mémoire ne demande pas trois dreadnoughts au Canada.

M. CROTHERS: Vous ne pouvez pas le prouver par le texte. Lisez-le.

M. GRAHAM: A la page 10, article 10. J'espère que mon honorable ami ne niera pas la date. . .

M. CROTHERS: Je ne conteste pas la date. Je dis que le mémoire n'en porte aucune.

M. GRAHAM: Le gouvernement anglais ne livre jamais de documents non datés.

M. CROTHERS: Je vous demande si le mémoire a été daté.

M. GRAHAM: Voici le document qui a été distribué à tous les membres de la Chambre, et ce document comprend la note de l'amirauté anglaise.

M. CROTHERS: Non, non.

M. GRAHAM: Mon honorable ami prétend maintenant que cette date ne se rapporte point au mémoire. Peut-être que son bill à lui ne portera pas de date. Je donne maintenant lecture du paragraphe:

> Le premier ministre du Dominion nous ayant demandé quelle forme devait revêtir une aide immédiate du Canada pour être efficace, nous n'hésitons pas à lui répondre, après mûre réflexon sur toutes les circonstances, qu'il est à souhaiter que cette aide consiste en un certain nombre des plus grands et plus puissants vaisseaux de guerre que la science peut construire ou que l'argent peut fournir.

Le ministre du Travail peut constater que ses propres amis applaudissent ce paragraphe:

M. CROTHERS: Certes oui, et je les approuve.

M. GRAHAM: C'est la condamnation absolue de la déclaration que l'amirauté anglaise demande trois dreadnoughts.

M. CROTHERS: Non, pas le moins du monde.

M. GRAHAM: Il se pourrait que l'honorable député aimât à lire le texte lui-même: le fait est tellement palpable que personne n'osera le nier. Maintenant, la date:

> Downing-Street, le 25 octobre 1912.
>
> Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Altesse Royale la copie ci-jointe d'un mémoire concernant les exigences de la défense navale de l'empire.
>
> Ce document a été établi par l'amirauté, sur instruction du gouvernement de Sa Majesté se conformant à la demande de M. Borden, pour être présenté au Parlement du Dominion si les ministres du Dominion le jugent nécessaire.
>
> J'ai etc.,
>
> L. HARCOURT.

Je viens de vous lire la lettre elle-même qui accompagne ce mémoire et qui fait partie du document officiel.

Quelques VOIX: Non, non.

M. GRAHAM: Les honorables députés ne pourront jamais nier ce que je vais avancer: je répète qu'il n'y a pas un seul passage du mémoire qui contienne une ligne, un mot, qui demande au Dominion du Canada de fournir trois dreadnoughts. On y demande un certain nombre de dreadnoughts. Nous semblons être d'accord sur ce point.

M. CROTHERS: Non, pas du tout. Je proteste. Vous avez passé le mot " certain ". On peut entendre par là trois, ou même six dreadnoughts.

M. GRAHAM: Mon honorable ami dit que l'on peut entendre trois ou six. C'est-à-dire que l'expression un certain nombre ne veut pas plus dire trois—que deux.

M. MEIGHEN: Combien l'honorable député serait-il disposé à donner en réponse à cette demande?

M. GRAHAM: J'en donnerai complète explication à mon honorable ami avant que je finisse mon discours. Si j'avais prévu que j'aurais pu provoquer tant de paroles, j'aurais parlé sur cette question auparavant. Les honorables députés de la droite semblent avoir repris de l'aplomb: on dirait qu'ils se retrouvent. Ce mémoire ne dit pas: Donnez-nous trois dreadnoughts, ou fournissez-nous en un certain nombre. Voilà ce qu'il dit: Quelle que soit l'aide que vous donnerez, qu'un certain nombre de dreadnoughts y soit compris.

M. PELLTTIER: Non. J'ai lu ce passage plusieurs fois, et je félicite mon honorable ami sur sa brillante imagination.

M. GRAHAM: Mon honorable ami devrait pourtant le savoir. Je citerai le paragraphe:

> Après un examen prolongé de toutes les circonstances, nous n'avons aucune hésitation à répondre qu'il est à désirer que cette aide comporte l'offre d'un certain nombre des plus grands et des plus puissants navires de guerre que la science peut construire ou que l'argent peut procurer.

Cela ne diffère en rien de la déclaration du premier lord de l'amirauté, quand il dit que l'occasion se présente maintenant pour le Canada de pourvoir à sa propre défense, vu que l'Angleterre a jugé nécessaire de concentrer sa flotte dans la mer du Nord. Il n'y a absolument aucune différence entre les deux propositions. Si deux flottes devaient être construites au Canada, elles comprendraient deux dreadnoughts.

M. SCHAFFNER: Il n'en était pas ainsi en 1910.

M. GRAHAM: L'honorable député veut remonter dans le passé. Quand les peres de la Confédération se réunirent pour travailler à l'union des provinces, il fut décidé que la défense militaire serait graduellement organisée par le Parlement canadien et que, plus tard, le Canada devrait entreprendre également sa défense navale. L'acte de l'Amérique britannique du Nord y pourvoit. A l'article concernant la répartition des pouvoirs, on trouve les mots "milice et service naval et défense". Nous avons là...

M. LANCASTER: Si l'honorable député lit la loi en entier, il verra que la marine reste sous le commandement du roi. Sous l'empire de la politique libérale, elle serait sous le commandement du Gouverneur en conseil.

M. GRAHAM: La loi du service naval canadien dit que c'est Sa Majesté le roi George qui est le commandant en chef. Il ne peut pas en être autrement.

M. LANCASTER: Ce n'est pas ce que dit votre loi navale.

M. GRAHAM: C'est ce que dit la loi navale votée par le Parlement canadien.

M. LANCASTER: Sous l'empire de cette loi, c'est le Gouverneur en conseil qui est le chef.

M. GRAHAM: Si l'honorable député consulte la loi, il verra qu'il est absolument dans l'erreur. C'est Sa Majesté le roi qui est le chef suprême des forces navales du Canada.

M. LANCASTER: Un article de la loi navale contient certains mots qui ne sont pas dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord et le mot "roi" est suivi des mots "administrée par le Gouverneur général en conseil", afin de permettre une marine séparée.

M. GRAHAM: Que mon honorable ami se procure la loi.

M. WILSON (Laval): Les conservateurs ont toujours prétendu le contraire, dans la province de Québec.

M. GRAHAM: Les pères de la Confédération étaient animés d'un esprit national en matière de défense navale comme en matière de défense militaire. L'honorable député me demande de parler du "Niobé" et du "Rainbow". Quand il fut décidé d'établir un service naval au Canada, il devint absolument nécessaire de préparer nos jeunes gens pour ce service et, sur les conseils de l'amirauté anglaise, le Gouvernement canadien acheta de l'Angleterre le "Niobé" et le "Rainbow" comme des navires-écoles, pour donner aux jeunes Canadiens l'instruction nécessaire. Quand les honorables députés de la droite ridiculisent ces deux navires, ils insultent l'amirauté anglaise qui les a vendus au Canada, pour l'instruction de nos marins.

M. ARMSTRONG: Vous les envoyiez prendre part aux piques-niques politiques.

M. GRAHAM: Mon honorable ami pense encore au naufrage qu'il a fait avec son yatch. Le comité anglais, concernant les dépense de la milice, en 1862, disait:

Ce système nuit au développement d'un légitime sentiment de confiance parmi les habitants des colonies et affaiblit chez eux l'esprit national...

En donnant à nos colonies le privilège d'un gouvernement politique, nous leur avons concédé le plus important moyen d'éducation nationale, mais l'habitude de se défendre soi-même constitue une partie à peine moins importante de l'éducation d'un peuple libre et les habitants des colonies ne l'acquerront jamais, si nous assumons la tâche de les défendre.

Nous travaillons à grandir notre confiance en nous-mêmes, nous élevons nos aspirations, nous devons compter sur nous-mêmes pour nous défendre, et l'opposition est prête à faire le nécessaire pour cela.

On nous a beaucoup parlé d'impérialisme et je m'oppose à ce que les honorables députés de la droite s'approprient ce qualificatif, à l'exclusion du reste de la population. Le véritable impérialiste est celui qui travaille à la consolidatioin de l'empire dans toutes ses parties. L'empire romain s'est effondré parce que les parties annexées, bien qu'appelées à contribuer, n'étaient pas jugées dignes de servir dans l'armée. Qu'est-il arrivé? Tout le pouvoir était centralisé à Rome; les autres parties tombèrent en décadence et le sort de l'empire fut scellé.

Il faut que les possessions d'outre-mer soient autant de puissantes colonnes qui supportent la structure de l'empire; chacune possèdant ses propres ressources, chacune jouant son rôle, protégeant son territoire et prête à porter secours à la mère patrie, en cas de nécessité. C'est en cela que consiste le véritable impérialisme et on n'y arrivera jamais par une politique de centralisation,

M. BURHAM: Quelle est la contre-partie d'une politique de centralisation.

M. GRAHAM: L'honorable député d'Ontario-sud (M. Sharpe) s'est prononcé en faveur d'une marine canadienne. Je lui ferai humblement observer que son chef y est fortement opposé, s'il nous est permis de tirer une conclusion quelconque de ses déclarations.

Un DEPUTE: Pas du tout.

M. GRAHAM: Je citerai certaines déclarations du premier ministre, et si elles ne constituent pas un plaidoyer contre l'établissement d'une marine canadienne, j'admettrai l'objection de mon honorable ami. Le 12 décembre dernier, l'honorable premier ministre disait:

Est-il réellement nécessaire que nous entreprenions la tâche hasardeuse et coûteuse de construire une marine spécialement restreinte au Canada, lorsque, dans des conditions justes et honorables nous pouvons prendre la part que nous voulons dans les organisations navales de l'empire et utiliser entièrement et effectivement, à cette fin, les hommes et les ressources dont dispose le Canada.

Je citerai encore ce que disait le premier ministre ces jours derniers:

Si vous avez la marine britannique, la plus puissante marine du monde, si vous coopérez avec elle, si vous aidez à la maintenir et à l'agrandir, j'ose dire que vous têes arrivés, pour le présent du moins, à la meilleure solution qu'il soit possible de trouver, et à l'appui de mes paroles je prends la claire déclaration de l'amirauté que le meilleur moyen pour le Canada d'aider à l'empire, en ce moment, est de fournir un certain nombre des plus grands et plus puissants navires de guerre que la science peut créer ou que l'argent peut procurer.

Un DEPUTE: En ce moment.

M. GRAHAM: "En ce moment" veut dire les deux ou trois ans qu'il faudra pour construire ces navires. Le premier ministre semble écarter toute idée d'une marine canadienne, du moins de mon vivant, sinon du sien. Permettez-moi de citer l'article 4 de la loi du service naval, pour l'information de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster):

Le commandant en chef des forces navales est et demeure attribué au roi, qui l'exerce et l'administre personnellement ou par l'intermédiaire du Gouverneur général comme son représentant.

M. LANCASTER: J'ai dit que la loi du service naval change la partie de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. L'honorable député a voté une loi navale qu'il n'a pas comprise.

M. GRAHAM: Pas du tout.

M. LANCASTER L'article 41 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord est ainsi conçu:

Le commandement en chef de la milice de terre et de mer et de toutes les forces navales et militaires du Canada est et demeure attribué à la reine.

Mon honorable ami ignore que la loi du service naval de 1910 ajoute les mots suivants:

—ou par l'intermédiaire du Gouverneur général comme son représentant.

Mon honorable ami et son gouvernement ont introduit deux articles spéciaux dans cette loi du service naval. L'article 22 est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut mettre l'armée navale ou toute partie de l'armée en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Cela n'a jamais été l'objet de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et, à mon sens, cet article est inconstitutionnel. Il est impossible de ne pas comprendre l'intention que l'on a eu en faisant cette addition. De plus, l'article 23 de la même loi dit:

En temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté, pour service général dans la marine royale ainsi que tous vaisseaux et navires de la marine et tous marins seront sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

L'honorable député n'est-il pas convaincu maintenant qu'il était complètement dans l'erreur?

M. GRAHAM: L'honorable député est avocat et je lui poserai cette question: Si cette loi était en conflict avec l'acte de l'Amérique britannique du Nord, ce Parlement pouvait-il la voter?

M. LANCASTER: Un jour un avocat fut appelé auprès d'un homme qui était en prison et après avoir entendu son histoire, il lui dit: "Ils ne peuvent pas vous mettre en prison pour cela". Mais le malheureux répondit: "J'y suis tout de même". Mon honorable ami a voté en faveur de ce changement dans le texte de la loi et il a eu l'appui de son parti, qui était en majorité dans cette Chambre. J'ai la témérité de dire. . .

M. GRAHAM: La *Ne témérité.*

M. LANCASTER: Quand je parle c'est pour dire ce que je pense et j'avoue qu'il peut y avoir à cela une certaine témérité. En 1910 j'ai eu la témérité de prétendre que cette loi n'était pas constitutionnelle, pour la raison que je viens de donner. Je ne serais pas surpris si le conseil privé déclarait qu'en votant cette loi le Parlement canadien a excédé les attributions qui lui sont conférées par l'acte de l'Amérique britannique du Nord. En réponse à la question de mon honorable ami je n'ai aucune hésitation à dire que, dans mon humble opinion, ces trois articles, ainsi modifiés, sont inconstitutionnels et excèdent les attributions de ce Parlement. Voilà mon opinion comme avocat et je vous la donne gratuitement.

M. GRAHAM: L'honorable député m'a donné son opinion comme avocat.

M. LANCASTER: C'est ce que vous m'avez demandé.

M. GRAHAM: Oui. Mais, je n'y attache pas la même valeur que mon honorable ami. Pense-t-il que si cette loi était inconstitutionnelle le gouvernement anglais ne l'aurait pas remarquée? Si elle est inconstitutionnelle, pourquoi ne demande-t-il pas à son chef de tenir la promesse qu'il a faite aux nationalistes de la rapporter,

M. LANCASTER: L'honorable député oublie-t-il que les nationalistes ont voté avec lui contre la politique du Gouvernement?

M. GRAHAM: Quatorze ont voté avec le Gouvernement et sept avec l'opposition.

Examinons un instant le raisonnement de l'honorable député. J'ai dit que le commandant en chef des forces navales du Canada était le roi; l'honorable député a prétendu que c'était faux. Je lui ai démontré que la loi le déclare en toutes lettres, et il répond que ces articles de la loi sont inconstitutionnels. Quand il sera seul avec son chef, qu'il lui demande si nous avons eu tort de mettre dans la loi une disposition qui reconnaît le Gouverneur général en conseil comme le représentant de Sa Majesté le roi. Sous l'empire de cette loi, le roi est le commandant en chef du service naval et son représentant au Canada est le Gouverneur général en conseil. Que mon honorable ami consulte son chef sur ce point.

Il y a environ un an, mon honorable ami, que les questions constitutionnelles intéressent beaucoup, déposa un projet de loi concernant le mariage. On sait ce qu'il est advenu de ce bill. Son interprétation du *Ne temere* ne valait pas mieux que son interprétation de la loi du service naval. Les opinions des avocats coûtent quelquefois assez cher et je remercie l'honorable député de m'avoir donné la sienne gratuitement.

Lorsque ce petit conflit d'opinions est survenu entre deux grands avocats—nous rougissons en faisant de pareils aveux—je disais que le premier ministre, à le juger par ses déclarations, est hostile à l'idée d'une marine canadienne. Au mois de février dernier, tout récemment, il disait:

Quel sera l'objet de cette marine que mes honorables amis se proposent de créer, lorsqu'elle sera construite. Ils proposent d'avoir une escadre sur l'Atlantique et une autre sur le Pacifique. Pour quel objet seront-elles placées là et jusqu'à quel point seront-elles effectives? Je maintiens que la défense du Canada se fera par les forces navales réunies de l'empire et qu'il serait impossible pour une escadre sur l'Atlantique ou à une escadre sur le Pacifique de défendre les côtes du Canada contre une attaque comme celle dont on a parlé.

C'est en ces termes qu'il définit la politique qui consiste à avoir une escadre sur l'Atlantique et une sur le Pacifique. Dans son raisonnement, il laisse entièrement de côté le fait que si les hostilités étaient déclarées, la flotte anglaise serait avec nous et que la flotte canadienne ferait partie de la marine anglaise et les deux escadres canadiennes formeraient une première ligne de défense pour repousser une attaque

qui pourrait être dirigée contre nous par une puissance ennemie. Si nos côtes n'étaient pas protégées, un seul cuirassé ennemi pourrait bombarder et démolir nos villes du littoral, avant l'arrivée des navires anglais.

M. SHARPE (Ontario-nord): L'honorable député prétend-il que la proposition du Gouvernement de voter $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts est incompatible avec la construction d'une marine canadienne, en conformité d'une politique permanente qui serait adoptée plus tard?

M. GRAHAM: Je n'exprime pas d'opinion, mais en vertu de cette politique nous aurions un dreadnought dont nous n'aurions pas besoin et dont le gouvernement anglais n'aurait pas besoin non plus. Si l'intention du Gouvernement est telle que le prétend l'honorable député d'Ontario-nord, qu'il le dise et qu'il nous fasse connaître sa politique permanente. Si elle comporte la création d'une marine canadienne, nous serons prêts à la discuter à ce point de vue. Les ministre se retranchent derrière les lignes de Torres-Vedras et refusent d'ouvrir la bouche, excepté pour interrompre les orateurs de la gauche.

Permettez-moi encore une citation concernant le temps qu'il faudrait pour construire une marine canadienne ou établir un service naval canadien. Naturellement, le premier ministre n'a pas dit qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans pour construire quelques navires. Voici ce qu'il disait le 5 décembre 1912:

> Nous avons entendu certaines propositions concernant la construction et l'établissement d'une forte marine de guerre au Canada et je ne ferai que les mentionner en passant. Dans mon humble opinion, il faudrait vingt-cinq ans et peut-être cinquante ans pour établir un service naval effectif dans le pays.

Peut-on conclure de ces paroles autre chose que le premier ministre n'a aucune intention d'avoir une marine canadienne, du moins d'ici à un grand nombre d'années? Les chiffres fournis par l'amirauté et par le département naval canadien font voir que la construction d'une marine coûte extrêmement cher, et l'on se sert de cela comme d'un argument contre une marine canadienne; on prétend qu'il est préférable d'adopter la politique moins coûteuse d'envoyer trois dreadnoughts dans la mer du Nord.

Le "Citizen" d'Ottawa est l'organe du gouvernement en cette ville et quelles conclusions tire-t-il des discours ministériels et des chiffres qui nous ont été communiqués? L'article est intitulé "Mortelle alternative". Ce journal officieux, dont les rédacteurs échangent des poignées de mains, deux fois par jour, avec les ministres, appelle une marine canadienne une mortelle alternative. L'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) va-t-il persister à se déclarer en faveur d'une mortelle alternative?

> Le conflit qui existe actuellement dans la Chambre et qui menace de se prolonger toute la semaine est le dernier moyen qui reste à l'opposition pour empêcher le gouvernement de faire adopter sa proposition d'une contribution de $35,000,000 pour la défense de l'empire britannique. Il est en leur pouvoir de retarder l'adoption du bill et de résister à la volonté de la majorité, dans l'espoir d'un compromis ou que l'endurance physique fera défaut.
>
> Il n'est pas possible de juger la conduite de l'opposition sans prendre connaissance de la contre-proposition qu'elle offre au parlement et au pays.

Voilà la mortelle alternative dont parle le titre de l'article:

> La contre-proposition consiste à ce que la somme mentionnée dans la proposition Borden, au lieu d'être remise à l'amirauté pour être employée pour les fins de la défense navale de l'empire, soit employée à construire deux escadres, une pour le littoral de l'Ouest et l'autre pour le littoral de l'Est, ces escadres devant appartenir au Canada et être équipées et entretenues par lui.
>
> Si l'on compare les deux propositions, il n'y a aucun doute que celle du premier ministre Borden est préférable à tous les points de vue. Si l'on admet qu'il est nécessaire d'assurer la défense navale de l'empire et que le Canada doit contribuer pour sa part à cette défense, il vaut évidemment mieux contribuer à augmenter la puissance actuelle de la marine anglaise, par l'intermédiaire d'une institution bien établie et qui fonctionne avec succès. Si la sûreté est une chose essentielle et, sur ce point il n'y a pas de doute, il n'y a pas de meilleurs moyens de l'assurer qu'en maintenant l'unité et en augmentant la puissance de la marine anglaise.
>
> L'opposition cependant voudrait faire adopter une politique séparatiste qui entraînerait d'énormes dépenses, soulèverait de nouveaux problèmes et donnerait des résultats très incertains. Sir Wilfrid Laurier voudrait que le Canada fût entraîné dans le tourbillon des armements extravagants pour devenir plus tard, en proie à la pénurie nationale, comme les vieux pays de l'Europe. Il voudrait que le Canada devînt la proie des financiers et des industriels qui spéculent sur les guerres; il voudrait livrer la jeune vitalité de ce pays au ver rongeur d'un militarisme insatiable. Il voudrait que le Canada qui a de vastes territoires à peupler, qui a de grandes tâches à accomplir, qui est appelé à jouer un rôle dans la lutte pour un idéal de puissance et de paix universelles, il voudrait que le Canada se mît piteusement à la remorque des nations qui ont tout sacrifié à la force militaire.
>
> S'il y a des lacunes dans la politique du Gouvernement, qui propose une contribution directe, elles sont sans grande importance comparées aux défectuosités évidentes du contre-projet de l'opposition. C'est une mortelle alternative que celle-ci nous offre. Il vaudrait mieux voter deux fois la somme mentionnée dans le bill que de s'exposer aux dangers qu'amenerait infailliblement la politique de Laurier. Ce n'est pas une question d'ar-

gent, mais une question de principe. Ce n'est pas tant une question de mandat populaire qu'une question vitale pour les destinées du Canada.

C'est ainsi que le "Citizen", après avoir soigneusement étudié les discours du premier ministre, interprète la politique de l'opposition.

Je m'adresse au bon sens de la Chambre et aux électeurs intelligents de ce pays et je leur demande s'il est possible d'interpréter les discours du premier ministre autrement que comme un plaidoyer contre la création d'une marine canadienne.

Les orateurs de la droite ont beaucoup insisté sur le fait que l'amirauté demande une aide immédiate. Permettez-moi de faire observer que la date du mémoire de l'amirauté est postérieure à l'adoption de cette politique. De plus, voici quelque chose qui prouve qu'une marine canadienne apporterait une aide immédiate à l'Angleterre.

Le 4e paragraphe du rapport de la conférence impériale du 20 juillet 1909, est ainsi conçu:

> Le principal devoir de la prochaine conférence relativement à la défense navale sera, par conséquent, de déterminer la forme dans laquelle les différents gouvernements des possessions peuvent mieux prendre leur part du fardeau de la défense impériale, eu égard aux différentes conditions politiques et géographiques. Considérant les difficultés impliquées, on ne doit pas s'attendre à ce que les discussions avec les différents ministres de la défense résulte en un plan complet et final de défense navale, mais on espère qu'il sera possible de formuler les grands principes sur lesquels on devrait encourager le développement des forces navales coloniales. En même temps que seraient posés les fondements de futures marines coloniales à être maintenues dans différentes parties de l'empire ces forces contribueraient immédiatement et matériellement aux besoins de la défense impériale.

Quand on lit ces différends mémoires, on constate qu'ils concordent les uns avec les autres. L'amirauté demande un certain nombre de dreadnoughts—deux escadres au Canada, avec un dreadnought à la tête de chacune. En 1909, elle déclara que l'établissement de forces navales dans les possessions d'outre-mer fournirait l'aide "immédiate" dont elle a besoin.

J'arrive maintenant à la question de la direction et du contrôle. Comme tout bon Irlandais, je ne fuis jamais un démêlé. Je suis plutôt porté à m'y complaire. Les honorables députés de la droite que je vois devant moi, les uns souriants, les autres rongeant leur frein, ont osé parler de trahison et de séparation.

Je leur renvoie l'accusation avec toute l'énergie possible—mais sans intention blessante. On peut compter que l'habitant du nord de l'Irlande sera aussi fidèle que n'importe quel homme né dans l'empire britannique. Je défie qui que ce soit de proférer en ma présence des paroles ou d'exprimer des sentiments qui sont indignes d'un Canadien et d'un sujet britannique attaché à son pays et à l'empire. J'ai eu l'heur de naître au Canada et il n'y a pas dans l'empire ou hors de l'empire d'endroit où j'aurais mieux aimé voir le jour. Ceux qui sont nés en Angleterre ont le droit de s'enorgueillir d'être les fils de ce grand empire, mais ils n'en ont pas plus le droit que nous, car nous le sommes autant qu'eux. Un jour on nous considérait comme un bien appartenant à l'empire. Mais depuis que le gouvernement libéral a accordé une préférence à l'Angleterre et que nous avons appris à nous mieux connaître, nous avons cessé d'être la chose de l'empire et nous en sommes devenus copropriétaires. Et nous affirmons, comme copropriétaires, notre droit de discuter les grands problèmes qui intéressent l'empire.

M. FOSTER (King) (I.P.-E.): L'honorable député n'a-t-il pas appuyé le projet de faire du Canada une "dépendance" des Etats-Unis?

M. GRAHAM: L'honorable député, qui se donne pour un fidèle sujet britannique, tourne les yeux vers Washington. Il puise son inspiration dans une lettre de M. Taft. L'idée de "dépendance" a pris origine à Washington, non au Canada. Et je suppose que c'est cette idée qui l'a fait élire. Mais, c'est sa première faute, et ce sera probablement sa dernière.

M. SHARPE (Ontario): Que dites-vous de la réciprocité?

M. GRAHAM: L'honorable député était de mon avis au sujet d'une flotte canadienne et jusqu'à un certain point au sujet de la loi des banques. S'il faut ajouter foi aux rumeurs, lorsqu'un nommé Sam quittera le ministère de la Milice, nous pourrons nous attendre à en avoir un autre le remplacer—et nous ne faisons pas de tapage à ce sujet. L'honorable député est un militaire. Dira-t-il que la loi de milice est entachée de trahison. Dira-t-il que c'est une loi séparatiste? Assurément, avec le brave colonel qui est à la tête de ce département, personne ne saurait soupçonner que la loi de milice est entachée de trahison.

Nos adversaires ne craignent-ils pas que, demain, le présent Gouvernement ne soulève la milice contre l'empire britannique? Ils cherchent dans la loi de milice quelque chose qui ne s'y trouve pas—qu'ils savent ne pas y être—s'ils posaient la question à leur chef ou tout autre avocat éminent du pays, on leur répondrait que cela ne s'y trouve pas. Or, écoutez ce que dit la loi de milice:

> Le Gouverneur en conseil...

M. LEMIEUX: Eh quoi! ce n'est pas le roi?

M. GRAHAM: Le roi est le commandant de ces forces. Les fondateurs de la confé-

dération ont-ils altéré la loi de l'Amérique septentrionale anglaise? Y ont-ils porté atteinte en substituant le Gouverneur en conseil au roi? Ainsi que chacun le sait, sous notre régime constitutionnel, Sa Majesté le roi est le chef de l'armée et le Gouverneur général est son représentant. Mais Sa Majesté prend l'avis de ses conseillers et, au Canada, le Gouverneur en conseil a tous les pouvoirs que le roi en conseil exerce dans l'empire britannique.

Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice, ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada.

Non pas hors du Canada.

M. CROTHERS: Il y a d'autres articles, je crois.

M. GRAHAM: J'en lirai un autre. Je pense qu'on peut en inférer que, pour la défense du Canada, la milice peut être envoyée n'importe où. Mais elle ne peut être envoyée hors du Canada, à moins qu'on ne démontre que la guerre a pour objet la défense du Canada.

M. CROTHERS: Je n'en suis pas certain. Lisez l'article.

M. GRAHAM: Je le lirai. Le Parlement est souverain, et si un jour les affaires de l'empire exigent que le Canada vienne à son secours, le Parlement pourra mettre la milice à la disposition de l'empire. Mais je faisais observer que la loi de milice n'a pas une aussi grande portée que la loi du service naval que le ministère de M. Laurier a fait adopter.

La loi du service naval est presque calquée sur la loi de milice. Je citerai plus loin la loi australienne du service naval.

Loi de Milice du Canada.

69. Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice, ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire en raison de circonstances critiques. 4 E. VII, c. 23, art. 70.

71. Lorsque le Gouverneur en conseil met la milice, ou quelque partie de la milice en activité de service, si le Parlement n'est pas alors en session par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date qui ne doit pas arriver avant dix jours, il est lancé une proclamation convoquant les Chambres dans le délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunit et siège le jour fixé par cette proclamation, et continue à siéger et à agir comme s'il avait été ajourné ou prorogé au jour en dernier lieu mentionné. 4 E. VII, c. 23, art. 71.

Canada.

Loi concernant le service de la marine (c. 43, art. 22).

22. Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou tout partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire en raison de circonstances critiques.

23. En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

24. Lorsque le Gouverneur en conseil appellera la marine, ou quelque partie de la marine à l'activité, ainsi qu'il est prévu aux deux articles précédents, si, par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date ne devant pas arriver avant dix jours, le Parlement n'est pas alors en session, il sera lancé une proclamation convoquant les Chambres dans un délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunira et siégera le jour fixé par cette proclamation, et continuera à siéger comme s'il avait été ajourné ou prorogé à ce jour.

Australie.

Loi de la défense (1903-1909) No 20, (art. 46).

1. Le Gouverneur général peut, en temps de guerre, par proclamation, appeler les forces de la milice, ou toute partie de ces forces, en activité de service.

2. La proclamation fera connaître la raison de l'appel des forces sous les drapeaux.

3. Si le parlement est en session, la raison de l'appel des forces sous les drapeaux sera immédiatement communiquée par le Gouverneur général aux deux chambres de la législature.

4. Si le parlement n'est pas en session à la date de la publication de la proclamation, il sera convoqué dans un délai de dix jours.

53. En temps de guerre, le Gouverneur général peut, subordonnément aux dispositions de la présente loi, mettre les forces de la défense ou de toute partie de celle-ci, sous les ordres du commandant d'une partie des troupes régulières du roi, ou des forces navales régulières du roi, selon le cas.

Or, pour tirer un argument de l'idée d'une marine séparatiste, il faut prétendre que nous aurons au Canada un gouvernement si peu fidèle, qu'il refusera de se porter au secours de l'empire et de donner ce conseil à l'exécutif. Personne ici ne croit que le Canada aura un jour un tel gouvernement. Celui-ci aurait maille à partir avec le Gouverneur général et pourrait être renvoyé dans certaines circonstances. Pourquoi le Parlement se réunirait-il? Il n'y aurait pas évidemment de fonds disponibles pour faire face aux dépenses de la troupe, si ce n'est au moyen de mandats du Gouverneur général. Il est conforme à la dignité du Canada que les Chambres soient bien aise de se réunir pour discuter ces graves problèmes et fournir les fonds nécessaires au maintien de la troupe, quelle qu'elle soit, afin de défendre une partie quelconque de l'empire. Nous ne dérogeons pas à la Constitution qui nous a vus vivre et prospérer. Nous nous y conformons. Elle peut être modifiée, mais il n'en est pas moins vrai que la loi de milice que j'ai lue n'a pas été altérée et qu'on ne s'est pas plaint au

pays qu'elle formulait un programme séparatiste.

Je parlais tantôt du mot "impérial", et je disais que rien ne donne raison aux centralisateurs qui veulent concentrer tous les pouvoirs au cœur de l'empire, en se donnant pour les vrais impérialistes. Je diffère d'opinion avec eux. Je ne permettrai à personne de me priver du droit de dire que, en cherchant à édifier le Canada—et, par l'entremise du Canada, l'empire—je suis aussi impérialiste que si j'étais partisan de la centralisation. A l'appui de cette humble opinion je citerai une voix autorisée. Parlant dans la ville de Québec, le comte Grey disait:

> Y a-t-il quelque part au monde un peuple plus privilégié que celui qui habite la province de Québec? Vos lois, votre langue, sont sous la protection spéciale de la couronne anglaise, dès que vous consentez à jouir de ce privilège. Le mot "impérialisme" ne signifie pas l'ingérence active de l'Angleterre dans l'administration de ce pays. Le mot impérialisme est le symbole de la puissance et de l'entière liberté de chacune des parties de l'empire.

On soulève deux ou trois objections contre le projet d'une marine canadienne. Ces objections consistent à dire que "nous ne pouvons pas". Le Gouvernement déclare que nous ne pouvons pas avoir un service naval; que nous ne pouvons pas construire de navires; que nous ne pouvons pas leur donner un équipage; que nous ne pourrions pas défendre nos côtes si nous avions des navires et que nous ne pouvons pas être utiles à la marine impériale avec deux escadres. C'est une politique d'impossibilités.

Il y a deux catégories de gens: les heros qui tentent d'accomplir de grandes tâches et qui y parviennent lorsque c'est possible, et les autres qui ne se mettent jamais à l'œuvre, de crainte de ne pas réussir. Ce qu'on peut faire dans un autre pays peut se faire au Canada. Que sont devenus les adeptes de la Politique nationale? Allons, brisez vos entraves et dites que les établissements industriels et les habitants du Canada accompliront cette tâche. Le Canada aux Canadiens. Nous pouvons construire une partie de la flotte, et peut-être la flotte entière. Aux Etats-Unis, si on s'était croisé les bras en disant: "Nous ne pouvons pas construire une flotte", on n'en en aurait jamais eu. Ils ont fait venir des spécialistes d'Angleterre et ils se sont mis à l'œuvre, et nous constatons qu'aujourd'hui leurs grands chantiers de construction navale valent ceux qui existent dans tout l'univers pour la construction des grands engins de destruction. Il y a quelques mois, nous disions au Canada que nous n'avions pas peur des Américains sur aucun terrain. Les uns étaient quelque peu timides, mais leur timidité provenait de la crainte de perdre leur marché. Les conservateurs prenaient pour cri de ralliement: "Dépensons notre argent chez nous; n'entrouvons pas la porte;" pourquoi ne nous guiderions-nous pas maintenant sur ce principe?

Des députés pensent qu'il faudrait des années avant que nous puissions construire des cuirassés au Canada. Dernièrement, je me suis entretenu avec des constructeurs de navires, et je suis d'avis qu'en moins de dix-huit mois nous pourrions mettre en chantier la quille d'un cuirassé. Pour ne pas faire table rase du principe que le Canada doit appartenir aux Canadiens, il n'y a qu'une ligne de conduite à suivre dans cette affaire. Nous pouvons certainement construire des navires petits et grands. Le jour n'est pas si éloigné où l'on disait que nous ne pouvions pas édifier un pont aussi colossal que le pont de Québec.

M. CROTHERS: Je ne parlerais pas de cela, si j'étais de vous.

M. GRAHAM: Un Irlandais ne cherche jamais à éviter une querelle. L'ancienne compagnie du pont de Québec avait commis l'erreur de croire que les Canadiens ne pouvaient pas construire un tel pont, et elle avait adjugé l'entreprise à une maison étrangère; et le pont a croulé. Lorsque j'ai accepté un portefeuille, je me suis dit: "Les Canadiens peuvent faire ce que n'importe qui au monde peut accomplir". J'ai retenu les services des meilleurs spécialistes que j'ai pu découvrir en Amérique; l'entreprise a été adjugée à une maison canadienne, la compagnie des ponts du Saint-Laurent, et une maison canadienne fabrique et érige l'une des plus grandes structures du genre dans tout l'univers.

Lorsque l'état estimatif préparé par son propre département pour la construction des navires a été mis sous les yeux du premier ministre, celui-ci a cru qu'il était trop bas et l'a envoyé à l'amirauté anglaise pour le faire augmenter, et cette dernière devait vraisemblablement soumettre la question des constructeurs de navires experts. J'ai eu certains rapports avec quelques-unes des plus importantes compagnies d'entrepreneurs de l'univers et je suis certain que, si je m'adressais à l'une d'elles et si j'émettais l'idée que le premier ministre a émise, elle élèverait les prix autant que la loi le lui permettrait. Je ne dénigre personne en disant qu'à mon avis c'est ce qui a eu lieu dans le cas des calculs communiqués à la Chambre.

Il est incontestable qu'au début il serait difficile de procurer des hommes d'équipage à la flotte canadienne. Sur le conseil de l'amirauté, le Gouvernement avait acquis le "Niobé" et le "Rainbow" pour former des matelots. Et si on en avait instruits,

nous ne serions pas dans l'embarras où nous sommes. La conduite du Gouvernement actuel a nui à l'enrôlement de nos forces navales. Ne me croyez pas sur parole; je citerai un passage du rapport du département du Service naval pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Il est emprunté au rapport de l'amiral Kingsmill, chef du service naval. A la page 18, celui-ci dit:

Par suite des destinés incertaines de la politique navale, et du manque d'espace, on n'a pas fait de tentatives spéciales pour obtenir des recrues.

Néanmoins, le Gouvernement évoque comme une raison de l'impossibilité où nous sommes d'avoir une marine canadienne, ce qui est arrivé au "Rainbow" et au "Niobé" qui n'ont pas pu obtenir de recrues. Il dit lui-même, dans le rapport du ministre qu'il n'a pas pu se procurer de recrues. On a dit que le Gouvernement n'en a pas cherché aux endroits où il pouvait espérer en obtenir. Certaines familles élèvent des navigateurs; elles respirent le salin; de même que d'autres familles élèvent des ouvriers de chemins de fer, et ainsi de suite. Vu la situation qui règne au Canada, les gens de mer n'ont pas eu, dans ces dernières années autant de succès qu'autrefois; cependant, le Gouvernement actuel n'a pas fait une seule tentative pour obtenir des recrues parmi eux. Je citerai un autre passage du rapport:

Jusqu'à présent, on n'a pas tiré parti de la population qui s'adonne à la pêche et l'on s'attend à trouver parmi elle des gens habitués à la vie en mer, et qui se trouveraient dans leur élément sur un navire de guerre.

Afin de réfuter victorieusement la prétention que le Canada ne peut pas avoir une flotte parce qu'il ne peut pas obtenir de recrues, je prétends que le Gouvernement n'a pas fait d'efforts pour s'en procurer et que, par son attitude envers le service naval, il a fait de son mieux pour empêcher l'enrôlement.

M. WRIGHT: Le Gouvernement n'était au pouvoir que depuis quatre mois au moment de ce rapport. La négligence semble provenir de ses prédécesseurs.

M. GRAHAM: Qu'on me permette de citer des chiffres à l'appui de ma thèse. En 1910-1911, il y a eu 233 enrôlements et il n'y a pas eu de désertions. En 1911-1912, le nombre des enrôlements a été de 126, et celui des désertions de 149. La raison de cet état de choses saute aux yeux. Dès que le premier ministre eût annoncé qu'il abrogerait la loi du service naval, les enrôlements cessèrent et plusieurs de ceux qui s'étaient engagés, ne voyant pas de chances d'avancement, s'empressèrent de déserter.

Nous avons fait venir plusieurs émigrés des vieux pays. Aux émigrés d'Angleterre nous avons dit: Vous avez quitté vos foyers pour venir en ce jeune pays où vous trouverez du travail et de meilleurs salaires. Pourtant les navires qui nous amènent des milliers d'immigrants à la recherche d'un emploi croiseront les navires qui transporteront de l'autre côté de l'Atlantique $35,000,000 qui seront dépensés en Grande-Bretagne, au lieu d'être employés au Canada.

Dire que le projet de construire des navires au pays ou d'avoir une flotte canadienne est un projet séparatiste, c'est prétendre que le Canada n'est pas une partie de l'empire britannique. Le Canada forme partie de l'empire. Les liens qui l'unissent à l'empire n'ont jamais été brisés. Les travaux de défense navale de cette partie de l'empire qui s'exécutent au Canada sont aussi importants et ont un caractère aussi britannique que s'ils s'exécutaient en Grande-Bretagne. Nos programmes diffèrent; la ligne de démarcation est visible. Le programme ministériel est un programme de concentration et d'impérialisme. Celui de l'opposition est un programme de coopération des différentes parties de l'empire. Nous défendons ce programme. Nous sommes d'avis que les destinées de l'empire britannique et du Canada deviendront plus brillantes et plus heureuses et que notre attachement deviendra plus vif si nous suivons la voie tracée par le chef de l'opposition, si nous prenons comme base de notre politique, au lieu de la centralisation, la coopération au sein de l'empire britannique.

M. PACAUD: Monsieur le président, rattaché à l'amendement du chef de l'opposition, l'article du projet de loi que nous discutons démontre clairement le grand contraste des deux politiques. D'un côté, nous avons un projet de centralisation; de l'autre, nous avons, un projet d'autonomie et de coopération. Voici la question que les Canadiens doivent se poser: Ferons-nous ce que nous avons décidé d'une commune voix il y a quatre ans—organiser et construire au Canada une flotte qui sera sous la direction du gouvernement canadien, ou accepterons-nous la proposition du présent ministère de verser $35,000,000 dans le trésor impérial, proposition que la Chambre a été unanime à repousser il y a quatre ans?

Le parti tory de nos jours entreprend de faire un pas, pas dangereux, selon moi, dans la voie de la fédération impériale, rêve que plusieurs caressent, mais jusqu'à présent il n'a pas réussi à nous démontrer comment il pourrait le réaliser. D'un autre côté, le parti libéral déclare à haute voix et avec fierté que le Canada est une nation comprise dans l'empire, et il reconnaît l'œuvre accomplie par les politiques d'autrefois qui ont contribué à fonder cette nation en respectant les principes du gouvernement autonome.

Le parti libéral croit qu'il est de son devoir immédiat de construire au Canada une flotte canadienne. La situation est tranchée. La population du Canada devrait avoir l'occasion de juger le fond des deux programme avant que le Parlement vote quelque chose.

Examinons quel est le sens véritable de la politique ministérielle. Supposons que nous versions $35,000,000 dans le trésor impérial pour la construction de dreadnoughts, les navires appartiendront au Canada, mais ils seront sous la direction de l'amirauté, et ils seront placés dans la mer du Nord. L'excuse qu'on invoque pour payer ce tribut, c'est que les circonstances sont critiques. Au commencement du débat, plusieurs conservateurs zélés ajoutaient foi aux propos alarmant des membres du ministère, mais dans la suite, l'absence de circonstances critiques ayant été clairement établie, il en reste très peu qui ont vraiment cru à un danger.

Quel bien ferait à l'empire anglais le don de trois dreadnoughts? Le premier lord de l'amirauté nous apprend que l'Angleterre pourrait construire trois dreadnoughts, mais qu'elle ne trouverait pas d'hommes d'équipage ni d'officiers. Il saute aux yeux que les circonstances ne sont pas critiques, car il nous dit que l'empire n'aura rien à craindre en 1914, "qu'il sera en sûreté en 1915", que sa situation sera encore meilleure en 1916, et qu'il n'est pas sage de vouloir arrêter un programme pour plus tard.

Cependant, les ministres canadiens reviennent d'Angleterre et déclarent que les circonstances sont critiques. Le ministre des Postes retourne dans la province de Québec et dit que, bien qu'il se soit engagé à suivre la ligne de conduite tracée par M. Monk et qu'il ait déclaré qu'il y aurait un plébiscite sur la question navale si le Gouvernement actuel obtenait le pouvoir, il ne saurait tenir cette promesse à cause des circonstances critiques dont il a eu vent lorsqu'il s'est rendu en Angleterre.

Il a fait part de ses craintes à son entourage de députés nationalistes. Ceux-ci avaient parcouru la province de Québec en déclarant partout que, s'ils étaient élus, ils batailleraient ferme contre tout gouvernement, libéral ou conservateur, pour empêcher l'adoption d'un projet de loi concernant la création d'une flotte canadienne ou le don d'une somme d'argent. Leur grande objection contre le projet d'une flotte canadienne était ainsi formulée: elle sera canadienne en temps de paix et impériale en temps de guerre. Qu'entendaient-ils par ces paroles? Ils voulaient dire que la loi du service naval contenait une disposition décrétant que le Gouverneur en conseil pouvait envoyer notre flotte au secours de l'Angleterre lorsque celle-ci en aurait besoin. Mais, disaient ces messieurs: "Nous ne devons rien à l'Angleterre." Ils ont été envoyés ici dans l'unique dessein de s'opposer à ces projets navals. Cependant, ils acceptent ce projet de contribution, l'idée de dreadnoughts placés sous la direction de l'amirauté anglaise.

Que font-ils pour s'y opposer? Ils prêtent main-forte au gouvernement pour déjouer les tentatives du parti libéral qui défend les droits du peuple.

Ce n'est pas tout; ils s'entendent avec nos honorables collègues de la droite, à tel point qu'étant attaqués par l'honorable député de Calgary (M. Bennett), ils ont continué à garder le silence que le Gouvernement leur avait imposé.

Une des principales raisons pour lesquelles je combats ce projet de contribution, c'est que celle-ci comporte un changement dans nos relations avec l'empire. Aujourd'hui, nous sommes libres de prendre part à une guerre où la Grande-Bretagne serait partie belligérante ou de nous en abstenir. Cependant je déclare, en ma qualité de Canadien français, et je pense que tous les Canadiens français—du moins les libéraux—seront de mon avis, que, si le besoin s'en faisait réellement sentir, le Gouvernement de ce pays enverrait toujours la flotte canadienne au secours de l'empire. Néanmoins nous sommes libres à présent de nous abstenir de prendre part à une guerre impériale.

D'abord, je vois dans la loi de la marine que la flotte est sous l'autorité du Gouverneur général en conseil privé. Je dis que le Gouverneur général en conseil privé a sur ce point un pouvoir absolu, car, dans le texte de la conférence de 1911, je trouve ceci:

La marine et les forces militaires du Canada et de l'Australie seront exclusivement sous l'autorité de leurs gouvernements respectifs.

Or le Gouvernement est responsable au peuple.

J'insiste sur ce point, car c'est là une question qui a été discutée au cours de la dernière campagne. Le "Times" de Londres disait, à la date du 29 juillet 1911:

Le parlement du Canada et celui de l'Australie ont décidé que leurs marines ne seront placées sous l'autorité de l'amirauté anglaise en temps de guerre qu'avec leur consentement.

Voilà où nous en sommes au Canada. Cela a-t-il été accepté par les autorités du pays? Est-ce librement ou malgré eux que nos gouvernants ont reconnu qu'un gouvernement autonome comme le Dominion ne pouvait faire autrement? En 1902, nos gouvernants, parlant de l'éventualité de mettre la flotte à la disposition de la métropole, disaient que cette question serait étudiée lorsque le besoin s'en ferait sentir. Dans le

compte rendu d'une sous-conférence du comité de la défense militaire, en 1909, nous lisons ce qui suit:

Chaque partie de l'empire est disposée à faire ses préparatifs d'après un plan qui la mettrait en état—si elle le désirait—de prendre part à la défense générale de l'empire.

A la conférence impériale de 1911, on a déclaré que la marine et l'armée de la Puissance du Canada et de l'Australie serait exclusivement sous l'autorité de leurs gouvernements respectifs. M. A. B. Keith écrivant au sujet du gouvernement responsable et discutant le pouvoir du Gouverneur général de confier les troupes coloniales à un officier anglais, dit:

Une telle doctrine impliquerait virtuellement l'admission que le Gouvernement impérial pourrait exiger que les troupes coloniales prissent part à la guerre, ce qui serait en contradiction avec les principes fondamentaux du gouvernement autonome, d'après lesquels une colonie a le droit de décider jusqu'à quel point elle prendra part aux guerres de l'empire.

Ainsi, si nos honorables collègues en face de moi veulent une marine indépendante, ils sont, si nous pouvons croire M. Keith, en opposition formelle avec les principes du gouvernement autonome.

Maintenant, je viens à la question. Cette proposition du Gouvernement affectera-t-elle les rapports qui existent actuellement entre le Canada et l'empire? Examinons d'abord cette question d'urgence. Nous envoyons, dans la mer du Nord, trois dreadnoughts qui seront sous la dépendance de l'amirauté. Supposons que la guerre éclate et que nos navires soient dans la mer du Nord. Cette supposition n'a rien que de vraisemblable. Nous n'avons absolument rien à dire dans une question de paix ou de guerre. Cela doit venir plus tard avec l'établissement de cette politique permanente, mais, en attendant, nous n'avons rien à y voir. Nos navires étant sous l'autorité de l'amirauté devront nécessairement prendre part à la guerre. Cela est certainement opposé aux principes du gouvernement responsable—principes qui établissent qu'il ne doit point y avoir d'obligation sans représentation.

On nous dit, monsieur le président, que nous allons avoir un système de politique permanente. Quel sera ce système? Ce ne peut être qu'une contribution ou la construction d'une marine canadienne. Nous ne savons pas exactement ce que va faire le Gouvernement. Il ne donne même pas les grandes lignes de son projet. Je me contenterais de savoir d'une manière générale ce qu'il veut faire, et nous pourrions en apprendre lesdétails plus tard. Le premier ministre nous dit qu'il nous faudrait cinquante ans pour avoir au Canada une armée aussi bien organisée que celle de la Grande-Bretagne. Je ne crois pas que les Canadiens aient, du moins pour le moment, l'ambition de posséder une force armée aussi puissante que celle de la Grande-Bretagne. Nous voulons commencer modestement avec une force suffisante pour nous protéger nous-mêmes, pour pouvoir dire à la mère patrie: Occupez-vous du cœur de l'empire, et nous nous chargerons de protéger nos côtes et notre propre commerce.

Au commencement de la discussion de cette résolution, nous reprochions aux partisans du Gouvernement d'être revenus sur leur résolution de 1909. Ils ont répondu: Oh! ce n'est point là notre ligne de conduite, ce n'est qu'une mesure d'urgence; nous ne donnerons point d'autre contribution.

L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, dans son discours de décembre dernier, reprochait aux Canadiens de n'avoir pas suivi l'exemple des autres dominions autonomes donnant des contributions à l'empire. A la conférence de la fédération impériale des colonies tenue en 1887, l'Australie donna sa contribution; pourquoi le Canada n'en fit-il pas autant? On déclare dans le compte rendu de cette conférence que les navires marchands, en temps de guerre, n'auront besoin de protection que sur les côtes, se fiant à leur vitesse pour échapper à l'ennemi en pleine mer. Voilà un argument sérieux en faveur d'une marine canadienne. L'arrangement conclu, en 1887, entre l'amirauté anglaise et le gouvernement australien, portait que les vaisseaux australiens ne quitteraient pas les eaux australiennes sans le consentement de la colonie. Où est maintenant la marine indépendante? C'était au moment où l'Australie donnait une contribution. Le même principe appliqué en 1887 l'était par le dernier gouvernement libéral dans la loi du service naval.

Je suis en faveur d'une marine canadienne parce que je crois que c'est là le seul moyen de résoudre le problème de la défense sans sacrifier notre autonomie locale. Il est de notre devoir de protéger notre commerce; on ne saurait séparer le commerce de la défense du commerce, comme l'a dit le ministre de l'Industrie et du Commerce.

Une marine canadienne fait partie de l'evolution naturelle du Canada. C'est le dernier anneau de la longue chaîne des événements qui ont fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui, qui lui ont permis de prendre fièrement sa place comme nation dans l'empire britannique. Comme sujet anglais, je crois aussi que, en cas d'urgence, le Gouvernement devrait pouvoir mettre notre flotte à la disposition de l'empire.

Une marine canadienne encouragerait l'industrie de la construction navale. Si nous avions des chantiers de construction navale au Canada, nous commencerions par

construire des navires marchands pour notre propre commerce canadien. Nous avons bien pu construire des chemins de fer transcontinentaux, assurément nous devons aussi pouvoir construire des navires. Je me rappelle le poème de Byron, "Où mettrai-je le cap?" Aujourd'hui, le Canada doit décider la direction à prendre. Allons-nous créer un pouvoir central à Londres, où allons-nous continuer dans le même sillage? Si l'on donnait au peuple l'occasion de se prononcer pour l'une ou l'autre ligne de conduite, sa réponse serait favorable au parti libéral.

M. RICHARDS: L'importance de l'objet en discussion est telle que je crois de mon devoir envers mes électeurs et envers moi-même de présenter quelques observations. On a dit, et avec raison, je crois, que cette question est une des plus importantes, la plus importante peut-être qui soit venue devant le Parlement depuis la confédération. Il convient, pour cette raison, que nous y donnions notre attention la plus sérieuse. Je ne viens point faire ici de longues citations de ce qui a déjà été dit, mais je pense que si l'on considère sans préjudice les deux propositions qui nous sont soumises, on ne saurait douter que celle du parti libéral est la meilleure dans l'intérêt du Canada et de l'empire. Il est inutile que je remonte jusqu'à l'origine de cette question navale; mais, en 1909, cette Chambre adopta à l'unanimité une résolution en faveur de la création d'une marine canadienne. Si l'on avait mis cette résolution à exécution, nous aurions aujourd'hui un certain nombre de navires et nous serions déjà en bonne voie de nous créer une marine.

Il y a devant nous deux propositions, l'une comportant une contribution en argent, et l'autre la création d'une marine canadienne. Quelques-uns des orateurs du parti du Gouvernement nous ont laissé entendre que le projet d'une politique permanente que leur parti se propose d'adopter nous sera soumis plus tard. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas de cela qu'il s'agit actuellement, mais bien de la proposition de donner $35,000,000 au gouvernement britannique pour la construction de trois dreadnoughts. Et nous avons des indices qui nous portent à croire que ce système de contribution pourrait bien devenir permanent. S'il en est ainsi, je déclare que, selon moi, ce système est absolument inadmissible. Si nous commençons la création d'une marine en y employant l'argent du pays, nous fournirons du travail à nos propres concitoyens, nous développerons la construction navale en établissant des chantiers de construction où l'on pourra construire non seulement des vaisseaux de guerre, mais aussi des navires marchands.

Ce serait une industrie importante, et je ne puis pas voir pourquoi ce projet ne réussirait pas puisque nous avons les mines de fer et les hommes. Si l'on encourageait la construction navale au Canada, cette industrie s'y développerait bientôt.

Plusieurs ont dit que le fait de donner trois dreadnoughts au gouvernement britannique aurait pour effet de mettre fin à ces bruits de guerre et de faire disparaître la prétendue menace suspendue sur l'empire britannique. Je doute beaucoup que tels en soient les résultats. Il me semble, à moi, que si les nations voyait un jeune pays comme le Canada, avec d'immenses ressources, commencer à se créer une marine à lui, avec des équipages formés de ses propres citoyens, l'effet moral, comme on dit, serait bien plus grand que celui que l'on pourrait obtenir par tout autre moyen. Nous avons en ce pays une milice qui coûte quelques millions, et personne ne s'en plaint. Il me semble qu'une marine est la contre-partie de la milice. Nous entendons dire que la création d'une marine canadienne est un mouvement séparatiste. Je ne vois pas comment cela pourrait être. On pourrait tout aussi bien appliquer cet argument à la milice qu'à la marine. La somme de $35,000,000 que l'on se propose de dépenser est une somme considérable, mais si le peuple canadien croyait qu'il y eût urgence, que l'empire britannique courût un danger réel, il donnerait volontiers une somme bien supérieure pour contribuer à la défense de l'empire. Mais la grandeur du Canada est dans l'avenir; ce pays aura une population très nombreuse, comparée à la population actuelle, et si nous commençons la création d'une marine, avec le temps, et à mesure que ce pays augmentera en richesse et en population, nous pourrons bientôt prendre notre place comme puissance navale parmi les grandes nations du monde. Cela me semble être la meilleure ligne de conduite qui convienne à ce pays.

Là-bas, dans les Provinces maritimes, —et je viens de la plus petite d'entre les provinces du Dominion, celle de l'île du Prince-Edouard, appelée souvent le bijou du golfe Saint-Laurent,—nous avons eu pendant plusieurs années des chantiers de construction navale, nous n'en avons point actuellement, car on ne construit plus de navires chez nous, mais il n'y a pas encore longtemps que cette industrie y était florissante. Il en est de même au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Nous avons dans les Provinces maritimes une classe de gens que leur instinct pousse vers la profession de marin et qui voudrait l'exercer; et je ne crois pas qu'il fût difficile de recruter un personnel capable d'exécuter les travaux spéciaux des chantiers de construction.

Bien des citoyens des Provinces maritimes, y compris l'île du Prince-Edouard, travaillent actuellement en qualité d'artisans, dans les chantiers maritimes des Etats-Unis. Si

nous implantions chez nous cette industrie de construction navale, nous pourrions fournir du travail à tous ces gens-là. Au Cap-Breton, nous possédons des ressources minérales considérables et nous y avons aussi établi des aciéries importantes. Dans quelques années nous pourrions sans doute fournir le matériel nécessaire à la construction de navires de guerre.

Il y a parfois, chez une certaine partie de nos gens, peut-être, un manque d'esprit national canadien que, cependant, il importe tant de cultiver. Donner $35,000,000 à la Grande-Bretagne qui n'a point besoin d'argent et à qui nous nous adressons quand nous voulons contracter un emprunt, cela n'est guère de nature à développer cet esprit national canadien si nécessaire à ce jeune pays. Et c'est là une autre raison de s'opposer à l'octroi de cet argent au lieu de le garder ici pour donner du travail à nos propres ouvriers. Je ne crois pas que l'on puisse douter de notre dévouement et je suis sûr que si l'empire était un jour menacé, nous serions tous prêts à faire tous nos efforts pour la défense commune. En même temps, nous devons constater l'existence de ce que l'on pourrait appeler la véritable esprit national canadien qui ne peut manquer de se développer et de se fortifier avec le temps.

Excepté peut-être dans une des provinces du Dominion, cette question de la marine n'a guère été agitée au cours des dernières élections générales. Je puis l'affirmer plus spécialement des Provinces maritimes. Je sais que, durant cette campagne, il a été fort peu question de la marine. Selon moi, elle n'a jamais été réellement soumise au peuple. Actuellement, on nous présente franchement deux propositions, l'une, une contribution en argent, et l'autre, une marine canadienne, équipée au Canada et dépendant du parlement canadien. Il semble exister une grande différence d'opinion au sujet de celle qu'il convient de choisir. C'est pourquoi, considérant que cette question n'a jamais été soumise au peuple, il ne me semble que juste qu'on lui demande son opinion. Il ne s'agit pas de savoir qui l'emporterait, du parti conservateur ou du parti libéral, mais il importe beaucoup, à cause des graves conséquences qui en doivent découler, que le peuple canadien se prononce sur cette question.

M. BOIVIN: Je m'étais proposé d'adresser la parole au comité en français; mais, par déférence pour le grand nombre de députés en face de moi qui ne comprennent pas cette langue, j'ai décidé, bien qu'il m'en coûte un plus grand effort, de m'exprimer en anglais. Cela empêchera des interruptions comme celles qui se produisirent hier, lorsque l'honorable député de Laval (M. Wilson) parlant au président sur une question d'interprétations des règles parlementaires,

M. RICHARDS.

l'honorable député de King (M. Foster), qui jouit de la distinction d'être le plus jeune député dans cette Chambre, tant en âge qu'autrement, se leva et demanda si l'honorable député de Laval parlait sur une question d'interprétation des règlements ou non. J'espère que l'honorable député de King et les autres n'auront aucune difficulté à comprendre les quelques remarques que j'ai à faire.

Il est vrai que, lors du dépôt du projet de loi je parlai pendant quarante minutes et que je fus très attentivement écouté par nos honorables adversaires. Je pensais alors avoir fait ma part, et comme en ce temps-là nos séances duraient environ huit heures, je ne crus pas devoir parler plus longuement.

Maintenant, voyant que nos séances durent 129 heures, je n'ai plus aucune raison de taire les autres arguments que je puis avoir à opposer à la loi proposée. A mon sens, l'article en discussion est le plus important de tous. C'est celui qui prévoit d'une dépense de $35,000,000 pour construire des dreadnoughts qui, plus tard, seront offerts à la Grande-Bretagne. Plusieurs des orateurs du parti opposé ont prétendu que nous avons déjà adopté cet article lorsque la résolution a été soumise à la Chambre. Il est vrai que le vote a été pris sur cette résolution, mais, alors, la dite résolution fut modifiée par l'amendement très judicieux et constitutionnel présenté par sir Wilfrid Laurier. Nous n'avons jamais voté sur cet article seul. D'un autre côté, quelques-uns de nos honorables adversaires prétendent que le chef de l'opposition, après avoir exposé sa ligne de conduite, l'abandonna pour voter en faveur d'un appel au peuple. Je ferai très humblement remarquer que le chef de l'opposition ne pouvait s'abstenir de voter en faveur de l'amendement présenté par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville).

Lorsque fut proposé cet amendement, il avait assez de confiance dans sa ligne de conduite et dans les électeurs du Canada pour la soumettre à leur verdict. C'est ce que nous demandons maintenant, mais nos adversaires en ont peur. Ce n'est pas la première fois que nous leur avons demandé des élections générales. Nous les avons demandées avec un remaniement des circonscriptions électorales, nous les avons demandées sans ce remaniement, et on nous les a refusées dans les deux cas.

On nous accuse de faire de l'obstruction parce que nous combattons cet article. Le "Citizen" du 6 mars 1913 dit que l'obstruction faite par les libéraux, non seulement retarde l'adoption du bill de la marine, mais entrave la marche de tous les travaux parlementaires, y compris le projet de loi sur les banques, le traité de commerce entre le Canada et certaines îles des Antilles, le bill de l'honorable Martin Burrell accordant un subside aux provinces

pour y favoriser l'agriculture, et une douzaine de bills publics. Et il donne la liste de tous les bills publics tenus en suspens. Je demande qui doit être tenu responsable de ce blocus. Lundi soir, à dix heures, l'article important du projet de loi de la marine vint devant cette Chambre. Il y fut discuté de 10 heures 30 à 1 heure 30, à peine trois heures et demie. Le chef de l'opposition demanda l'ajournement de la séance, auquel le premier ministre refusa de souscrire. On voulait faire adopter cet article après seulement trois heures et demie de discussion; et maintenant on accuse le parti libéral de faire de l'obstruction. La semaine tire à sa fin et nous continuons à combattre cet article. Nous y serons peut-être encore à la fin de la semaine prochaine. Si nos honorables adversaires désirent faire adopter ces autres mesures législatives, qu'ils prétendent que nous entravons, qu'ils suspendent la discussion du présent projet de loi et nous soumettent des mesures qui prêtent moins à la discussion.

M. LANCASTER: Qui est-ce qui gouverne ce pays, est-ce vous ou nous?

Un DEPUTE: Vous ne feriez rien pour l'empire.

M. BOIVIN: J'entends un de nos adversaires dire que nous ne ferions rien pour l'empire. Nous voulons faire quelque chose pour l'empire, mais nous voulons le faire avec l'assentiment du Canada. La presse conservatrice s'est plainte du coût extraordinaire de cette obstruction. Cela peut être, mais nous en agissons ainsi en ce que nous considérons être le meilleur intérêt de notre pays; et nous croyons que, quel qu'en soit le coût, notre attitude recevra l'approbation des électeurs canadiens. Il y a un moyen de régler cette question: donnez-nous des élections générales. Nous voulons que l'on consulte le peuple, parce que nous prétendons que la majorité n'est pas en faveur de ce bill. Si l'on prend les députés et la moyenne de leurs mandataires qui ont pris part aux dernières élections, on trouvera qu'une grande majorité est opposée à cette proposition.

M. LANCASTER: Il n'en est absolument rien.

M. BOIVIN: Si nous devons avoir la semaine prochaine une autre séance de cent vingt-neuf heures, pour soutenir mon affirmation, je produirai mes chiffres devant cette Chambre ainsi qu'une liste des circonscriptions électorales représentées par les honorables députés. Que cette question soit soumise franchement au peuple. N'en dénaturons point les conséquences réelles, comme on l'a fait dans la province de Québec au cours de la dernière campagne. Là, on a mis de côté la réciprocité et l'on a voté sur la question de la marine. En Ontario, laissant de côté la réciprocité... (Exclamations). Je vois sourire quelques-uns de nos honorables adversaires quand je dis que la réciprocité n'a pas été discutée partout en Ontario. J'en appelle au témoignage de l'honorable député de Peterborough (M. Burnham).

M. BURNHAM: C'est avec un réel plaisir que je déclare que c'est la corruption générale du Gouvernement qui a causé sa défaite il y a eu un an en septembre dernier.

M. BOIVIN: Je remercie l'honorable député de confirmer mon allégation jusqu'à un certain point. Mais lorsqu'il a pris la parole au cours de la discussion du discours du trône, il n'a point dit que c'était la corruption du Gouvernement plutôt que le décret "Ne temere" qui avait contribué au résultat dans sa propre circonscription électorale. Il a oublié cela, ou peut-être a-t-il été blâmé par ses amis pour s'être ainsi exprimé, et voudrait-il voir ses paroles effacées du recueil des débats de cette Chambre.

M. BURNHAM: Je nie cela.

M. BOIVIN: J'accepte la dénégation de l'honorable député, et je suis bien aise de voir qu'il désire que ses paroles restent consignées dans les archives. Comme je l'ai déjà dit, je veux que la question soit franchement soumise au peuple canadien. C'est avec une grande surprise que j'ai lu, dans le "Citizen" d'Ottawa, en date du 5 mars, un article de fond accusant les libéraux d'être inconséquents sur cette question de la marine. Une partie de cet article dit ce qui suit:

Les libéraux proposent maintenant un amendement portant que pas un seul dollar ne soit affecté à augmenter les forces maritimes de l'empire.

L'amendement proposé par l'opposition se trouve consigné aux archives et l'article amendé d'après cette proposition se lirait comme suit.

Sur et à même le fonds consolidé du **Canada, il pourra être prélevé une somme** ne dépassant pas $35,000,000 qui sera affectée **à la prompte organisation d'un service naval** canadien destiné à agir en coopération et de concert avec la marine impériale.

Est-ce là ne rien faire pour l'empire? Et si c'est là rendre service à l'empire, pourquoi cet article a-t-il paru dans le "Citizen"? A mes yeux, le "Citizen" est un des meilleurs quotidiens d'Ontario ou même du Canada, Journal conservateur fidèle, il tient à combattre loyalement. Aussi ai-je été frappé de stupéfaction en voyant figurer en première page, en gros caractères, cet article déclarant que les libéraux sont partisans du piétinement sur place, qu'ils ne veulent rien faire pour l'empire, et cela en présence du compte rendu officiel des débats, de cette matinée-là même.

Je ne m'explique pas que le "Citizen" ait pu publier pareil article et pourquoi il n'a pas paru de rectification de cet article, à moins que, malheureusement, au lieu de continuer à combattre loyalement, bravement comme il l'a fait jusqu'ici dans l'intérêt du parti conservateur, ce journal n'ait décidé de modifier son attitude et d'épouser les querelles de certains députés de la province de Québec. Cet article a sans doute été inspiré par quelque député ministériel ou par quelque membre du Gouvernement. Je ne saurais affirmer qu'il ait été publié à la connaissance du premier ministre; car, j'en suis sûr, il ne voudrait pas approuver un article où on affirme que le Canada ne fait pas partie de l'empire britannique.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques, Montréal): Je désire interrompre mon honorable collègue (M. Boivin) pour soulever une question de règlement. Voici la question: le comité général ne saurait siéger davantage, puisqu'il est minuit, vendredi. Je cite le règlement:

2. L'heure de la réunion ordinaire de la Chambre est à trois heures de l'après-midi, chaque jour de séance, sauf le mercredi, alors que la séance s'ouvre à deux heures de l'après-midi, et si, à l'heure de l'ouverture, il n'y a pas quorum, M. l'Orateur peut ouvrir la séance et ajourner. Quand la Chambre lève sa séance le vendredi, elle demeure ajournée, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné, jusqu'au lundi suivant. (B. pp. 313, 317.)

Je souligne ces mots: "Quand la Chambre lève sa séance le vendredi, elle demeure ajournée, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné, jusqu'au lundi suivant". A mon avis, monsieur le président, il n'en a pas été autrement ordonné en cette matière. Je cite encore Bourinot, Parliamentary Procedure, p. 313:

1. Jours et heures de réunion. Le Sénat et la Chambre des communes se réunissent chaque jour à trois heures de l'après-midi, sauf le samedi, (a) Quelquefois les Chambres se réunissent le samedi, où plus tôt, vers la fin de la session, lorsque les travaux des comités sont presque terminés et qu'on désire généralement faciliter l'expédition des affaires parlementaires. Le chef du ministère dans chaque chambre doit toujours donner avis de son intention de demander aux députés de siéger les samedi, et la motion devant les Communes devrait en outre indiquer la marche des délibérations: C'est-à-dire, si les mesures ministérielles ou les mesures d'initiative privée doivent avoir priorité. (b).

On me dira peut-être que la séance de lundi se continue encore; mais sur le bureau de cette Chambre je vois un calendrier qui nous dit que nous sommes au vendredi, 7 mars. Nous siégeons depuis lundi, il est vrai; mais ce soir, à minuit, vendredi, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné, la Chambre doit s'ajourner jusqu'à lundi, s'il n'a pas été donné avis qu'elle doit siéger le samedi, comme le veut le règlement, et on n'a pas donné pareil avis. Cette Chambre ne saurait siéger plus longtemps, sauf du consentement unanime de tous les députés, et pour mon propre compte, je refuse de donner mon consentement. Voilà la question de règlement que je voulais soulever et, si mon avis l'emporte, les députés de droite et de gauche n'en pourront que bénéficier.

Une VOIX: Les députés de droite ne sont pas fatigués.

Samedi, 8 mars 1913.

M. LAPOINTE: On disait, avant l'ouverture de ce débat que les libéraux trahiraient les premiers des signes de fatigue; mais ce sont les députés de droite qui se fatigueront le plus vite et le peuple se fatiguera d'eux encore plus vite. Même si la question de règlement que j'ai soulevée est l'objet d'une décision adverse de la part du président, nous demeurerons ici bien volontiers pendant les vingt-quatre heures qui s'écouleront d'ici à dimanche au matin.

M. MEIGHEN: Aux termes du règlement, la séance de lundi se poursuit toujours. Nous ne demandons nullement à l'honorable député ou à ses collègues de demeurer ici le samedi. Nous nous sommes réunis lundi, et nous sommes encore occupés à l'expédition de la besogne de cette séance. Si on demandait à cette Chambre de se réunir le samedi, on aurait suivi le règlement et donné avis; mais on ne demande nullement à cette Chambre de tenir séance à trois heures de l'après-midi le samedi. Le texte même de Bourinot (page 313) prouve clairement qu'il ne saurait s'appliquer à la question en discussion; d'abord, parce que le chef du ministère n'aurait pu se saisir d'aucune occasion favorable pour donner l'avis de rigueur mentionné ici.

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi pas?

M. MEIGHEN: La Chambre n'a pas tenu séance; nous délibérons en comité depuis lundi, et par conséquent on ne saurait avoir donné avis. Comment le chef du ministère aurait-il pu donner avis que les mesures ministérielles et les mesures d'initiatives parlementaires auraient priorité, alors que le comité, et non pas la Chambre, a été en séance?

M. WILSON (Laval): L'honorable député prétend-il que nous sommes au lundi.

M. MEIGHEN: J'ai dit que ce n'est que la continuation de la séance de lundi.

M. WILSON (Laval): L'honorable député a sans doute dormi toute la semaine.

M. MEIGHEN: Que mon collègue veuille bien feuilleter le compte rendu et il se

convaincra peut-être qu'il a dormi, car au compte rendu c'est encore la séance de lundi qui se continue. La séance de lundi se poursuit, et grâce à la tactique de l'opposition elle se continuera le samedi. Je ferai observer au député de Saint-Jacques de Montréal, que souvent, lorsque la Chambre se réunit le vendredi, elle prolonge sa séance jusqu'à minuit le vendredi, et même le samedi matin, et par le passé on n'a jamais soulevé d'objection. Voici la distinction: si la Chambre reçoit ordre de se réunir le samedi, nous nous réunissons à trois heures ou à l'heure fixée par résolution de la Chambre; or, nous n'allons pas nous réunir le samedi, et il n'est nullement besoin de donner avis de pareille réunion; nous continuons encore la séance de lundi, qui s'est poursuivie le mardi, le mercredi, le jeudi, le vendredi, jusqu'au samedi. L'honorable député (M. Lapointe) ne saurait guère prétendre que la question de règlement qu'il a soulevée soit bien grave; au surplus, ce n'est pas une question de règlement, c'est une question de droit constitutionnel. D'après les autorités et la pratique en vogue ici de temps immémorial, c'est encore la séance de lundi qui se continue.

M. CARVELL: Je m'accorde à dire avec l'honorable député (M. Meighen) que, puisque cette Chambre a tenu séance après minuit, vendredi soir, elle a créé un précédent qui devrait s'appliquer ici; mais lorsqu'il affirme que cette Chambre doit s'inspirer du règlement et non pas des précédents, je ne saurais me ranger à son avis. Je désire discuter cette question, au point de vue du droit constitutionnel comme à celui de l'interprétation du règlement.

L'honorable député prétend que c'est la même séance de la Chambre qui se continue, ce qui est parfaitement vrai; mais ni dans le règlement de cette Chambre, ni dans l'ouvrage de Bourinot je ne trouve rien qui indique que ce soit lundi, au lieu de vendredi. La seule preuve qu'il ait donnée à l'appui de sa thèse, c'est que le compte rendu des Débats porte cette date, mais ce n'est là sans doute qu'une simple coutume. Voici ce que dit le règlement:

L'heure de la réunion ordinaire de la Chambre est à trois heures pour chaque jour de séance, sauf le mercredi, jour auquel la séance s'ouvre à deux heures de l'après-midi, et si, à l'heure de la réunion, il n'y a pas quorum . M. l'Orateur peut prendre le fauteuil et ajourner. Quand la Chambre lève sa séance, le vendredi, elle demeure ajournée, jusqu'au lundi; à moins qu'il n'en soit autrement ordonné. Si, à six heures de l'après-midi, sauf le mercredi, les délibérations de la Chambre ne sont pas terminées, M. l'Orateur suspend la séance, jusqu'à huit heures. A six heures, le mercredi, M. l'Orateur ajourne la Chambre sans proposer de motion.

Bourinot affirme (page 314) qu'à certains jours la Chambre doit s'ajourner; mais l'honorable député n'a pas donné lecture de la dernière partie de ce paragraphe qui est ainsi conçu:

En conséquence, les Chambres, en conformité du règlement, s'ajournent ces jours-là, quand le Parlement est en session? C'est la coutume de proposer la motion suivante, lorsqu'il s'agit d'un ajournement proposé. "Que, lorsque la Chambre se séparera aujourd'hui, elle demeure ajournée jusqu'à... prochain.

A la page 313 de Bourinot figurent trois citations où évidemment l'auteur avait sans doute à la pensée ce fait-ci: que si la Chambre désire tenir séance, le samedi, il faut un ordre de la Chambre elle-même, ce qui ne saurait se faire que par avis de motion. En présence des autorités données par Bourinot (page 313) et vu que cette Chambre n'est pas autorisée à tenir séance le samedi, je suis d'avis que la prétention du député de Saint-Jacques est bien fondée.

M. LANCASTER: Que répondrait l'honorable député à l'argument portant que cette Chambre ne saurait tenir séance, le samedi, sans règlement spécial dans ce but? S'il n'existait pas de règlement en ce sens, pourquoi la Chambre ne pourrait-elle pas tenir séance?

M. CARVELL: Le règlement de la Chambre dit qu'elle tient séance le lundi, le mardi, le mercredi jusqu'à six heures, le jeudi et le vendredi.

M. LANCASTER: La Chambre n'a pas levé sa séance, vendredi.

M. CARVELL: Sans doute, mais j'affirme qu'elle doit se séparer le vendredi. Le règlement de la Chambre ne nous autorise nullement à prolonger la séance au delà de minuit, le vendredi, sauf sur ordre de cette Chambre, ou par suite d'une entente tacite, entre le Gouvernement et l'opposition. Si, par le passé, la Chambre a prolongé parfois sa séance au delà de minuit, le vendredi, cela s'est fait de l'agrément des députés de droite et de gauche. A mon avis, le question de règlement soulevée ici est légitime.

M. LANCASTER: Les députés le savent, la Chambre a tenu séance sans désemparer depuis lundi dernier et la séance doit se poursuivre jusqu'à ce que la Chambre s'ajourne. A quoi bon se donner tant de mal à réfuter ces arguments spécieux au sujet de l'attitude à prendre ou de l'interprétation du règlement puisque la Chambre n'a pas levé sa séance depuis lundi.

M. CHISHOLM (Antigonish): Qui nous empêche de tenir séance le dimanche?

M. LANCASTER: Rien ne nous empêche de siéger le samedi, si nous décidons de le faire; mais l'honorable député qui vient de soulever une objection a des idées quelque peu confuses sur la question de savoir s'il est à notre discrétion de lever la séance ou si nous devons le faire à cause que nous ne pourrions pas légalement la continuer. Il nous est arrivé il y a environ quatre ans d'atteindre le coup de minuit et je me souviens que M. Fielding, à qui avait été confiée la direction des travaux de la Chambre, a dit que chacun devait convenir de ne pas siéger le dimanche. Il a en conséquence proposé le renvoi des délibérations. Sous le titre "Séances prolongées", voici ce que je trouve à la page 244 de Bourinot, édition de 1884:

Très souvent, la Chambre des communes siège après minuit, et la chose, en pareil cas, doit être consignée dans les journaux. On a plusieurs fois tenté de limiter la séance de la Chambre à une certaine heure de la nuit, mais toujours la motion a été retirée, les chefs des deux partis ayant fait voir qu'il est à peu près impossible d'en faire application à toutes les circonstances. Quelqu'un a demande en 1877 que la Chambre levât sa séance à ou vers minuit chaque fois qu'elle le pourrait sans nuire à la marche des affaires dont la Chambre pour le moment serait saisie; mais, même cette entente n'aurait jamais pu être rigoureusement observée du temps de l'ancienne législature du Canada, la Chambre avait, en 1858, siégé depuis trois heures de l'après-midi le 25 mai jusqu'à six heures du soir le lendemain. Dans la circonstance, M. l'Orateur décida que l'assemblée devait procéder à l'examen des objets à l'ordre du jour le 25 mai, après trois heures de l'après-midi le 26, vu que depuis la veille il n'y avait pas eu de levée de la séance, ni, d'après la règle première, une nouvelle réunion de la Chambre. L'année suivante, la Chambre siéga plus longtemps encore, savoir près de trente-neuf heures, avec deux suspensions chaque jour à six heures. En 1878 aussi, à l'occasion d'un débat animé sur la constitutionalité de la décision prise par le lieutenant-gouverneur Letellier de Saint-Just, qui avait dans la province de Québec dissous le ministère de Boucherville, la Chambre des communes a siégé depuis trois heures le vendredi jusqu'à six le samedi soir.

Voilà ce qui me fait dire que nous sommes dans les règles en continuant la séance, à cause de cela qu'elle n'a pas été levée depuis lundi, et le précédent que je viens de citer établit que l'Orateur ne pouvait dans le cas mentionné prendre le fauteuil le lendemain à six heures et commencer une séance que la Chambre n'avait pas levée depuis la veille, bien qu'il existât une règle portant que la Chambre devait siéger le lendemain. Dans la circonstance à laquelle je fais allusion, c'était notre droit, lorsque M. Fielding suggéra à la Chambre de ne pas siéger le dimanche, de continuer la séance s'il y avait nécessité pressante de le faire. (Lisant):

M. LANCASTER.

Depuis 1867, les Communes du Canada ont une fois siégé jusqu'à près d'une heure le dimanche matin.

Il me sera bien permis de dire à l'honorable député de Carleton (N.-B.), dans le cas des fêtes légales comme le Vendredi saint et le lundi de Pâques, la Chambre continuera de siéger en l'absence d'une motion spéciale demandant la levée de la séance pour ces jours-là.

M. CARVELL: L'honorable député dit-il que, dans le cours ordinaire des travaux de la Chambre, il faille, dans la soirée du Vendredi saint, une motion spéciale demandant que l'assemblée s'ajourne au lundi ou que la Chambre nécessairement continuera de siéger?

M. LANCASTER: Faute d'une motion nous relevant de l'obligation de le faire, nous siégerions le vendredi.

M. MURPHY: Dans le cas qu'a mentionné l'honorable député, rien fait voir que la motion jugée nécessaire par l'honorable député de Saint-Jacques n'a pas été faite.

M. LANCASTER: Il est clair qu'elle ne l'a pas été puisque cet auteur explique ce qui se passe quand une motion n'est pas faite. Il dit:

Dans la circonstance, M. l'Orateur décida que l'assemblée devait procéder à l'examen des objets à l'ordre du jour le 25 mai, après trois heures de l'après-midi le 26, vu que depuis la veille il n'y avait pas eu de levée de la séance, ni, d'après la règle première, une nouvelle réunion de la Chambre.

Et ainsi de suite:

A l'occasion d'un débat animé, la Chambre des communes siégea depuis trois heures le vendredi jusqu'à six heures du soir le samedi.

Tout le texte indique que nulle motion n'a été faite: la Chambre a siégé, et elle avait le droit de le faire. Le paragraphe 7, page 246, jette aussi du jour sur la question:

Manière de procéder à six heures et à sept heures et demie du soir.—Dès que six heures arrive au cours d'une séance et que l'on entend continuer les travaux dans la soirée, l'Orateur quitte le fauteuil, et il n'y revient à sept heures et demie. La règle sur ce point est la même pour les deux Chambres. Si, à six heures du soir, le feuilleton n'est pas épuisé, l'Orateur doit suspendre la séance jusqu'à sept heures et demie. La chose n'est pas consignée dans les journaux, car la masse est laissée sur la table, et la Chambre est considérée comme continuant à siéger. Au cas où la Chambre siégerait en comité général, l'Orateur monte au fauteuil à six heures, et il fait la déclaration accoutumée: "Comme il est six heures, je suspens la séance." A sept heures et demie, l'Orateur prendra le fauteuil et invitera le président à reprendre sa place.

Et le reste:

Le Sénat et les Communes suspendent aussi quelquefois une séance jusqu'à nouvel ordre, ou avec l'entente qu'elle sera reprise à une certaine heure.

Ensuite Bourinot cite des cas où la chose a été faite. En y réfléchissant bien, il nous faut, je crois, arriver à la conclusion. . .

M. MACLEAN (Halifax): Me serait-il permis de demander à mon honorable ami s'il a consulté May ou quelque autre autorité parlementaire, et, s'ils traitent de cette question, l'honorable député aurait-il la complaisance de nous dire quelle est leur opinion?

M. LANCASTER: Ne sachant point, jusqu'à il y a trois quarts d'heure, que cette objection serait soulevée, je n'ai consulté aucun autre auteur. Je me suis contenté d'envoyer à la bibliothèque chercher Bourinot. Il est le seul auteur que j'ai consulté, n'ayant pas eu le temps d'en consulter d'autres. Ce que je viens de lire, toutefois, me suffit. Nous avons depuis lundi siégé ici, sans que la séance ait été une seule fois levée, et, à moins que, usant de notre discrétion et de notre bon sens nous indique d'en décider autrement, nous pouvons continuer à siéger le dimanche. Je ne discuterai pas la question de savoir si nous le devons faire ou non; je me contenterai de dire qu'à mon avis, et pour les raisons que j'ai mentionnées, l'objection n'est pas fondée.

M. CARVELL: L'honorable député a-t-il idée que cette question ait jamais été soulevée au parlement anglais?

M. LANCASTER: Je n'en sais rien personnellement; je me renseigne dans les livres, et comme je l'ai dit, Bourinot indique la marche à suivre.

M. MACLEAN (Halifax): Qu'est-ce qu'il dit?

M. LANCASTER: Il dit que le parlement anglais s'est réuni parfois le dimanche, mais au cas seulement de grande nécessité.

M. CARVELL: Sans doute pour quelque office religieux.

M. LANCASTER: Je ne savais pas qu'il y eût au Parlement des offices religieux.

M. WILSON (Laval): Mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) a prononcé quelques paroles qui me paraissent fort sensées. Il a parlé de sens commun. Il me semble que l'on ne mettra point en doute, ce qui est tombé des lèvres de mon honorable ami de Lincoln, à savoir qu'il est toujours lundi. Je viens cependant de voir sur la table du président un papier où il est fait allusion à samedi, ce qui tend à montrer que nous avons vieilli d'un jour, depuis un quart d'heure. Mon honorable ami (M. Lancaster) n'est pas devenu plus sage. . .

M. LANCASTER: Je suis resté ici pendant une semaine à écouter les membres de la gauche et je n'ai guère appris de quoi devenir plus sage.

M. WILSON: Je siège ici, depuis huit ans, avec mes collègues, et, après huit ans des leçons de mon honorable ami, nous n'en sommes pas plus avancés.

M. LANCASTER: Mon honorable ami me dira-t-il quand la séance de lundi a été ajournée?

M. WILSON: Il n'est pas question d'ajournement.

M. LANCASTER: La séance de lundi a-t-elle jamais été ajournée?

M. WILSON: Il n'en a pas encore été question jusqu'ici. Il ne s'agit pas de savoir si c'est lundi, mardi, mercredi, jeudi ou vendredi, mais s'il convient que nous siégions le dimanche. Voilà quel est le point à discuter.

M. PELLETIER: J'aimerais à avoir sur ce point l'opinion de quelqu'un qui, dans sa province, a été avocat général.

M. LEMIEUX: N'êtes-vous pas d'avis de faire venir le ministre de la Justice?

M. PELLETIER: Si le ministre de la Justice était ici, nous aurions son avis; mais nous avons ici quelqu'un qui a été l'avocat général de sa province, et peut-être pourrait-il nous aider à sortir de cette difficulté, si toutefois nous devons ne pas prendre la chose comme étant une plaisanterie. Nous avons aussi quelqu'un dans cette salle qui a fait les fonctions d'avocat général du Canada. Pour ma part, je ne conçois pas que l'on puisse prendre la chose au sérieux, et l'honorable député à qui je viens de faire allusion ne serait pas, je pense, d'un autre avis. Chacun, je crois, admettra que la règle citée par l'honorable député de Saint-Jacques (M. Lapointe) est de celles qui s'appliquent aux séances générales de la Chambre; mais ici, nous siégeons en comité. (Exclamations). Il n'y a pas de ah! ah! qui tiennent; il faut que le comité lève sa séance avant que la Chambre lève la sienne.

M. WILSON: Le directeur général des Postes est un avocat fort capable, et je lui demanderai si dimanche, c'est-à-dire demain, il sera toujours lundi.

M. PELLETIER: Je n'ai pas dit que ce fût aujourd'hui lundi. L'honorable député de Portage-la-Prairie ne l'a pas dit lui non plus. Il a dit, et de manière que chacun ait pu le comprendre, que la présente séance était une continuation de celle de lundi. Ceci est clair comme le jour.

M. WILSON: Mais s'il y a un dimanche?

M. PELLETIER: Si les deux côtés de la Chambre ne se donnaient pas la main pour respecter le jour du sabbat, la séance continuerait, parce qu'il n'y a rien dans les règlements qui le défende. Si nous en venons aux subtilités, ce sera curieux. Si nous n'avons pas le droit de siéger le samedi, mon honorable ami n'était pas recevable à soulever la question de règlement, vu qu'il passait minuit vendredi.

M. LEMIEUX: Il l'a soulevé avant minuit.

M. PELLETIER: Non. La règle dit que nous siégerons tous les jours, mais lorsque la Chambre ajourne le vendredi, elle reste ajournée jusqu'au lundi suivant. Si cette règle s'applique, nous devons ajourner vendredi. Si nous n'ajournons pas, nous n'ajournons pas, voilà tout.

M. WILSON: Alors, il n'y a pas de jour spécial.

M. PELLETIER: Il est nécessaire d'ajourner la séance du vendredi.

M. WILSON: Sans quoi elle se continue.

M. PELLETIER: Mon honorable ami en aurait vite fait d'abolir le calendrier. Je ne crois pas que ce point a été soulevé autrement, peut-être, qu'avec l'idée de donner quelque répit à ce long débat.

(Exclamations et protestations à gauche).

M. PELLETIER: Dans tous les cas, cela permet à l'honorable député de respirer et démontrer que ces messieurs sont désireux de terminer la séance aussi vite que possible.

M. BELAND: Je ne me lève pas pour approuver ou combattre les arguments de mon honorable ami de Saint-Jacques. Je désire exprimer ma propre opinion sur ce point. Presons, par exemple, le mercredi où nous sommes censés ajourner à six heures. Si à cinq heures la Chambre se forme en comité général, qu'arrive-t-il à six heures? On s'attend à ce que le comité se lève sans avis. Comment procède-t-on alors? Est-ce simplement par la présence de l'Orateur au fauteuil?

M. BOYCE: D'après la règle.

M. CURRIE: Il faut une motion *ad hoc*.

M. BELAND: Dans le cas où il ne serait pas fait motion pour lever la séance du comité à six heures?

M. CURRIE: Nous pourrons continuer.

M. BELAND: J'ai déjà vu l'Orateur entrer à six heures et il a fallu faire motion.

M. LANCASTER: Je suis de l'opinion de l'honorable député en ce qui concerne le mercredi, parce que la règle le veut; mais aucune règle ne décrète l'ajournement de la Chambre à minuit, aucun jour.

M. BELAND: La règle de la Chambre ne nous ordonne pas de siéger le samedi. C'est là un point important qui n'a jamais été soulevé dans cette Chambre. J'admets que nous avons le droit de continuer la séance le samedi, mais il me semble que tous les vendredis à minuit on doit s'attendre à ce que l'Orateur vienne et procède, comme il le fait généralement à six heures, le mercredi. Il y a une règle spéciale qui régit le mercredi, mais il y a aussi une règle générale qui dit que nous ne sommes pas censés siéger le samedi soir, à moins d'une motion spésiale à cet effet. Nous avons siégé mercredi soir, seulement par suite d'une motion proposée par le chef du Gouvernement. Nous n'avons adopté aucune règle semblable en ce qui conserne le samedi. Je suis sous l'impression qu'à six heures le mercredi, à moins d'une motion à l'encontre, et à minuit le vendredi, à moins d'une motion à l'encontre, l'Orateur est censé venir et ajourner la Chambre, forçant ainsi le comité à s'ajourner. Je crois que le comité ne peut pas s'ajourner sur une question de règlement, mais qu'une motion formelle à cet effet est nécessaire.

M. CURRIE: S'il n'y a pas de motion pour faire lever la séance, cette discussion doit être irrégulière.

M. BELAND: Je voudrais bien avoir l'opinion du premier ministre.

M. BORDEN: Mon honorable ami en appelle à moi. Le point qu'il mentionne est si fin que je ne puis le voir. J'ai déjà vu la Chambre siéger le samedi matin, sans que personne ait songé à s'y opposer. Quand la Chambre siège le vendredi ou commence à siéger le lundi et siège encore le vendredi, la séance se continue jusqu'à l'ajournement qui s'obtient par une motion.

M. le PRESIDENT: Je comprends que la question de règlement est que la Chambre devrait ajourner, qu'il est question de l'ajournement de la Chambre le vendredi.

M. LAPOINTE: Je prétends que le comité général ne peut siéger après minuit le vendredi et que la Chambre doit alors ajourner jusqu'au lundi suivant.

M. le PRESIDENT: En admettant que la question de règlement soit bien fondée, que pourrais-je faire? L'honorable membre devrait proposer que le comité s'ajourne. Le comité ne peut s'engager dans un débat qui se rapporte à l'ajournement de la Chambre. La seule motion qui devrait être faite est que le comité ajourne la discussion. La règle 15 dit:

—une motion que le président quitte le fauteuil est toujours recevable et a priorité sur toute autre question.

Je trouve dans Bourinot, page 523:

Il n'est pas régulier de proposer l'ajournement du débat sur une question ou un ajournement des séances du comité jusqu'à une date postérieure; mais il peut être fait certaines motions qui ont le même effet. Si l'on veut remettre la discussion d'une proposition ou d'un bill, on peut faire motion "que le président rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau; et si cette motion (qui équivaut à une motion d'ajournement du débat) est adoptée, le comité se lève immédiatement et le président fait rapport en conséquence. L'Orateur dira alors: Quand le comité aura-t-il la permission de siéger de nouveau? On fixera alors l'époque de la prochaine réunion du comité. Mais si un député désire faire renvoyer purement et simplement une question, il doit proposer "que le président quitte maintenant le fauteuil". La règle 77 de la Chambre des communes dit: Une motion que le président quitte maintenant le fauteuil est toujours recevable et a priorité sur toute autre motion". Si cette motion (qui équivaut dans ses effets à une motion d'ajournement de la Chambre) est adoptée, le président doit quitter immédiatement le fauteuil.

Ainsi, la question de règlement ne me paraît pas justifiée.

M. BOIVIN: La Chambre discute actuellement l'article 2 du bill de la marine et comme je ne crois pas que le vote soit pris d'ici quelques minutes, je désire ajouter quelque mots à ce que j'ai déjà dit. Les honorables membres de l'autre côté qui ont été si soudainement arrachés à leurs rêves peuvent s'en aller en paix.

Au moment où j'ai été interrompu, j'en étais à traiter le point qu'aucun journal n'a le droit de dire, comme l'a fait le "Citizen", que les libéraux refusent d'accorder un seul sou à l'empire.

Lorsqu'elle a été soumise, la politique du Gouvernement a reçu un bon accueil de la part de la presse de ce pays; mais à la fin de la semaine, une autre politique a été mise devant le pays, celle de mon très honorable ami le chef de l'opposition, et l'accueil qu'on lui a fait a été encore plus sympathique de la part de la masse bien pensante du peuple canadien que celui qui a salué la politique de mon très honorable ami, le chef du Gouvernement. Elle a été si bien reçue que le très honorable premier ministre s'est vu dans l'obligation d'apporter certaines modifications à sa politique. En premier lieu, les dreadnoughts devaient être un cadeau pur et simple à la Grande-Bretagne et c'est ainsi que le peuple de la Grande-Bretagne a compris la chose. Lorsque le premier ministre est revenu sur la question, les dreadnoughts ne devaient plus être un cadeau, mais un prêt fait par le Canada à l'Angleterre. Je demande à quelques-uns des honorables membres de l'autre côté, qui, dans cette transaction, est le prêteur et qui est l'emprunteur. Nous empruntons de l'argent de l'Angleterre et nous lui prêtons des navires de guerre; nous sommes tous deux prêteurs et emprunteurs; de sorte que mon très honorable ami emploie un terme juste lorsqu'il dit que c'est un prêt. Mais il n'a pas tardé très longtemps à changer encore une fois sa politique. Il y a environ cent neuf heures, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) lui a demandé qui se chargerait de protéger nos côtes en cas de guerre, si nos trois dreadnoughts se trouvaient alors dans la mer du Nord, et le premier ministre lui a répondu que la Grande-Bretagne enverrait tous les vaisseaux nécessaires. De sorte que la théorie du prêt disparaît et la transaction au lieu d'être un prêt devient un échange. Nous allons construire des navires de guerre et les envoyer en Grande-Bretagne et la Grande-Bretagne enverra ici ses propres navires. Pourquoi faire tant de bruit dans tout le pays autour d'un simple échange de navires? Mais cet échange ne sera pas juste pour la Grande-Bretagne. Nous allons lui prêter trois dreadnoughts vides et elle nous prêtera des navires pourvus d'hommes et d'officiers. Allons-y donc comme des hommes et construisons donc une marine canadienne qui nous appartiendra. La création d'une marine provoquera dans notre pays un esprit national, un sentiment d'orgueuil et d'amour pour le Canada.

La création d'une marine canadienne aurait pour effet d'ouvrir une carrière à nos Canadiens. Les jeunes gens de notre pays ont une intelligence, une force physique et morale égales à celles de n'importe quelle nation du monde. Dans la province de Québec, les professions libérales sont encombrées, et ils sont nombreux les jeunes gens, qui cherchent l'occasion de s'enrôler dans la marine afin d'atteindre une position qui leur assure une carrière permanente.

Je soutiens que c'est le devoir de ce Gouvernement d'étudier les moyens de protéger les routes commerciales canadiennes et on ne peut arriver à ce résultat en construisant trois dreadnoughts et en les envoyant dans la mer du Nord. C'est le temps d'agir, et le seul moyen de protéger efficacement notre commerce, c'est la construction d'une marine canadienne. Les honorables membres de la droite ont prétendu dans tout le pays que le commerce canadien doit se diriger de l'est à l'ouest et non pas du nord au sud. D'après cette théorie, d'énormes quantités de blé qui arrive de l'ouest allant dans la direction des côtes de l'Atlantique doit nécessairement prendre la route de la Grande-Bretagne, car en temps de guerre la mère patrie aura grandement besoin du blé canadien. Voilà pourquoi je suis très surpris de voir les honorables membres de la droite qui ont soutenu que le commerce doit se diriger de l'est à l'ouest prenant une attitude entièrement opposée lorsqu'il s'agit de la protection de ce même commerce en temps de guerre.

Une autre raison qui, dans mon humble opinion, milite en faveur de la construction d'une marine sur les bases tracées par le très honorable chef de l'opposition, c'est qu'elle aurait pour effet de développer considérablement nos industries déjà établies et en créerait une nouvelle, celle de la construction maritime. L'argumentation de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) m'a frappé quand il a dit qu'il est absolument ridicule que ce pays dépense chaque année des milliers de dollars pour encourager l'immigration venant de la mère patrie pour ensuite envoyer là $35,000,000, afin de garder ces émigrants chez eux. C'est à mon avis un argument sans réplique.

M. BURNHAM: Etes-vous de la même opinion en ce qui concerne la préférence?

M. BOIVIN: Beaucoup. Quand nous ne pouvons pas nous procurer chez nous les articles manufacturés dont nous avons besoin, nous préférons les acheter en Angleterre plutôt que chez les étrangers, et, en ce qui concerne les dreadnoughts, nous aimerions mieux nous les procurer en Angleterre plutôt qu'aux Etats-Unis ou en Allemagne. Mais nous aimerions par-dessus tout les construire chez nous. Si nous gardions ici les $35,000,000 que l'on se propose d'envoyer en Angleterre, cela serait d'un grand bénéfice pour les Canadiens. De ce montant, $24,000,000 tomberaient dans le gousset des ouvriers canadiens.

M. MORPHY: Comment cela serait-il possible quand les honorables membres de la gauche admettent qu'il faudrait faire venir d'Angleterre les canons, lesquels comptent pour une grande part dans le coût des dreadnoughts?

M. BOIVIN: Si mon honorable ami avait autant que nous de confiance dans le Canada, il croirait que dans un avenir prochain nous serons en état de manufacturer les canons ici.

M. PUGSLEY: N'est-il pas vrai que la même compagnie qui se propose d'établir d'immenses usines à Welland (Ont.) manufacture aujourd'hui à Bethlehem, Etats-Unis, les meilleurs canons du monde?

M. MORPHY: L'honorable membre voudrait-il dire ce qu'il entend par "un avenir prochain?"

M. BOIVIN: Je suis étranger à l'industrie de la construction des canons, mais je suis certain que l'expression "dans un avenir rapproché" ne veut pas dire vingt-cinq ou cinquante ans, comme l'a prétendu le très honorable premier ministre. Je prétends qu'il vaudrait mieux construire ici une marine que d'envoyer des dreadnoughts dans la mer du Nord. Si le Canada donnait à la Grande-Bretagne trois dreadnoughts qui seraient installés dans la mer du Nord, il est ridicule de croire que l'Allemagne n'en entendrait pas parler, et le jour où vous augmenterez les forces par le premier ministre. Nous avons aussi exactement dans la position d'une nation alliée. Nous avons souvent demandé pourquoi la loi navale n'a pas été rapportée et une nouvelle loi navale proposée à la place navales de la Grande-Bretagne de trois dreadnoughts, l'Allemagne augmentera elle aussi de trois dreadnoughts ses forces navales.

M. RHODES: Si nous construisons les navires au Canada, croyez-vous que l'Allemagne ne ferait pas la même chose?

M. BOIVIN: Je prétends que non.

M. RHODES: Notre marine n'aurait donc aucun effet.

M. BOIVIN: Quand la marine australienne a été coustruite, l'Allemagne a-t-elle augmenté ses armements? Pas du tout. Et si le Canada construisait lui-même sa marine, l'Allemagne n'augmenterait pas le nombre de ses vaisseaux.

M. BURNHAM: Comment le savez-vous?

M. BOIVIN: Parce que le Canada serait exactement dans la position d'une nation alliée. Nous avons souvent demandé pourquoi la loi navale n'a pas été rapportée et une nouvelle loi navale proposée à la place parle premier ministre. Nous avons aussi demandé pourquoi le premier ministre n'a pas présenté sa loi comme amendement à l'autre au lieu d'en faire une loi séparée. Par un amendement comme celui-là il aurait atteint le but qu'il cherche à atteindre au moyen du présent bill. Nous avons demandé pourquoi les soumissions fournies pour la construction des navires au Canada n'ont pas été acceptées. Le premier ministre a dit que nous ne pourrons pas d'hui à vingt-cinq ou cinquante ans construire une marine canadienne. C'est là une réponse indigne de tout vrai Canadien.

Dans le discours que j'ai prononcé en cette Chambre il y a quelque temps j'ai attiré l'attention sur le fait que le peuple de la province de Québec est désireux d'entendre les déclarations du ministre du Revenu de l'intérieur au sujet de la défense navale. J'ai remarqué que lorsque l'honorable député de Beauce a fait son discours, le ministre du Revenu de l'intérieur a pris des notes et je crois même qu'il a été applaudi à cause de cela. C'est pour cela que nous nous attendions à avoir l'opinion de l'honorable ministre sur cette question. A ce propos, je désire rappeler à l'honorable ministre l'entrevue donnée par l'honorable ministre à la "Patrie" de Montréal, le 18 février 1913, et vu les déclarations antérieures du ministre du Revenu de l'intérieur et la position toute spéciale qu'il occupe comme membre du cabinet, cela pourrait être de nature à fournir à quelques honorables membres des munitions précieuses dont ils

pourraient faire usage à la prochaine campagne électorale dans leurs comtés respectifs. Voici l'article en question:

En votant pour la proposition du très honorable M. Borden, nous n'avons fait que notre devoir et nous sommes convaincus que le Sénat votera en faveur de cette mesure comme la Chambre des communes, car le devoir de tous les citoyens britanniques. quelle que soit leur nationalité, est de faire tout ce qui est possible pour conserver à l'Angleterre sa suprématie—la sauvegarde de toutes nos libertés.

Telle est la déclaration faite hier après-midi à un représentant de la "Patrie" par l'honorable M. Bruno Nantel, le ministre du Revenu de l'intérieur. L'honorable M. Nantel a reçu, à son cabinet de l'Hôtel des Postes, un grand nombre de conservateurs qui l'ont félicité pour le succès du Gouvernement sur la question navale. Un représentant de la "Patrie" a eu l'avantage d'interviewer le ministre du Revenu de l'intérieur quelques minutes avant son départ pour Ottawa.

Le Gouvernement a-t-il bon espoir de voir sa proposition adoptée au Sénat comme à la Chambre des communes? demanda le journaliste.

Nous avons absolument confiance, car le Sénat comprendra la situation comme la Chambre des communes.

C'était notre devoir, ajoute le ministre, de voter pour la proposition du premier ministre et ceux qui prétendent le contraire devraient se rappeler les combats que nous avons livrés ensemble pour l'autonomie du Canada, ils devraient se rappeler les raisons qui nous poussaient à combattre la loi Laurier.

Notre but était de sauver l'autonomie du Canada et nous avions deux raisons pour combattre la loi navale de nos adversaires. D'abord parce qu'elle nous entraînait dans le gouffre du militarisme sans que le peuple y consente; ensuite parce que nous ne croyions pas la situation critique et que la marine dont sir Wilfrid Laurier dote le Canada ne pouvait être d'aucune utilité à l'Angleterre—dans un cas d'urgence.

Pendant que nous luttions dans la province de Québec sur ce terrain, nos amis des autres provinces luttaient aussi en affirmant que la marine Laurier ne pourrait pas aider la mère patrie. Le très honorable M. Borden prit une position que nous avons toujours approuvée, après l'élection de Drummond-Arthabaska.

Si j'étais premier ministre, déclarait alors le très honorable M. Borden, voilà ce que je ferais: J'irais en Angleterre, je demanderais à l'amirauté anglaise de nous dire la vraie situation de la marine impériale et s'il y avait urgence je n'hésiterais pas un seul instant, je proposerais au Parlement de donner une aide substantielle à l'Angleterre".

Voilà ce que M. Borden disait, voilà ce qu'il a fait. C'est une politique que nous n'avons jamais combattue, car nous avons toujours dit—ceux qui nous combattent aujourd'hui, l'ont dit comme nous: La loi navale Laurier n'a pas sa raison d'être, car il n'y a pas d'urgence. Et, en ce moment, nous avions raison de penser que l'urgence n'existait pas, car M. Laurier n'avait rien mis devant la Chambre pour l'établir. Tout ce que nous avions, c'était un arrangement entre l'amirauté et le gouvernement canadien pour que la marine soit canadienne en temps de paix et impériale en temps de guerre. C'est-à-dire, que pendant une guerre de conquête ou une guerre injuste, la marine canadienne était à la disposition de l'amirauté, sans que le Parlement ou le peuple n'aient rien à dire.

M. Borden est donc allé en Angleterre, on lui a donné des renseignements dont il n'a pu dévoiler qu'une partie, mais la conclusion est qu'il y a urgence, et il y a urgence parce que l'Allemagne peut enlever à l'Angleterre sa suprématie sur les mers et que le jour où l'Angleterre aura perdu cette suprématie, il faudra reprendre la lutte pour la conquête de la liberté.

Il y a urgence, on l'a démontré à M. Borden et le devoir des Canadiens, de tous les Canadiens, est d'aider l'Angleterre et de l'aider tout de suite.

Le premier ministre a soumis un projet au Parlement. Ce projet est clair: nous bâtissons à nos frais trois dreadnoughts, qui vont nous coûter trente-cinq millions, et nous les offrons à l'Angleterre, qui nous les rendra si jamais nous voulons avoir une marine canadienne.

Est-ce là un projet qui nous enlève notre autonomie? Non! L'Angleterre a besoin de nous, nous lui construisons trois dreadnoughts, elle nous les rendra quand nous en aurons besoin. C'est une politique sage, c'est l'accomplissement d'un devoir, sans enlever une seule parcelle à notre autonomie.

Le Gouvernement consultera le peuple lorsqu'il s'agira d'une politique permanente? demanda le journaliste.

Oui. Lorsque le gouvernement proposera une politique permanente, il la soumettra au peuple, il y a une grande différence entre une politique permanente et une politique d'urgence. Nous venons d'adopter la politique d'urgence et, avant d'adopter l'autre, le peuple sera consulté.

Notre attitude est la même qu'elle était avant le 21 septembre: Nous ne voulions pas de la loi Laurier, parce qu'elle ne pouvait aider l'Angleterre, en cas d'urgence, nous avons voté pour la proposition Borden, parce qu'elle aide la mère patrie, au moment où elle a besoin de nous—comme on nous l'a démontré. Nous ne voulions pas de la loi Laurier, parce quelle que soit la politique permanente du gouvernement militarisme sans que le peuple soit consulté; quelque soit la politique permanente du gouvernement, elle sera soumise au peuple avant d'être adoptée.

Voilà l'entrevue accordé à la "Patrie" par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur. D'un côté il y dit qu'il était absolument opposé à la création d'une marine canadienne, parce que cette marine devait être mise à la disposition de l'Angleterre en temps de guerre, et de l'autre, qu'il était opposé à la politique Laurier parce que la marine ne pouvait pas être mise à la disposition de l'Angleterre. Il affirme que son attitude est la même qu'avant le 21 septembre 1911, mais j'ai ici certains passages des Débats du mois de mars 1910 qui prouvent que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a changé d'opinion après l'élection partielle de Drummond-et-Arthabaska. Je comparerai l'attitude du parti conservateur dans cette élection, avec celle du parti li-

béral dans l'élection partielle d'Hochelaga. Dans le premier cas la politique navale fut soumise au peuple, la question en jeu était celle d'aider l'empire, et cependant tous les chefs canadiens français du parti conservateur dans la province de Québec se précipitèrent dans le comté et travaillèrent de toutes leurs forces à la défaite du candidat libéral, qui demandait que l'on fît quelque chose pour l'empire. Ils allèrent jusqu'à engager des étudiants à Montréal et à les envoyer dans le comté comme agents de recrutement pour passer chez les cultivateurs et leur demander les noms des jeunes gens qu'on voulait placer à bord des navires, disaient-ils. Quelle fut l'attitude du chef du parti libéral dans l'élection d'Hochelaga. M. Monk était sorti du cabinet et M. Coderre avait été choisi pour le remplacer. Trois ou quatre libéraux, des hommes à l'aise, étaient prêts à lui faire la lutte dès qu'on les demanderait, mais le très honorable chef de l'opposition déclara sagement: Nous ne connaissons pas encore quelle sera la politique navale de M. Borden, mais il est certain qu'il proposera de faire quelque chose pour l'empire, ce serait un crime de la part du parti libéral que de leur faire de l'opposition.

M. PELLETIER: Quels étaient ces libéraux qui étaient prêts à faire la lutte?

M. BOIVIN: Il y avait M. Leduc, citoyen bien connu d'Hochelaga; il y en avait d'autres aussi.

M. PELLETIER: Je crois que le parti libéral a été sage de ne pas présenter de candidat, car il aurait été battu.

M. BOIVIN: C'est peut-être l'opinion actuelle de l'honorable directeur général des Postes, mais je ne crois pas qu'à l'époque de l'élection, il était bien sûr de battre le candidat libéral, ou même le candidat nationaliste.

Le discours de M. Winston Churchill prononcé dans les communes anglaises, le 22 juillet 1912, montre clairement que les gages des matelots et autres hommes d'équipage dans la marine anglaise qui, aujourd'hui, sont bien minimes, seront très considérablement augmentés avant longtemps, et que du moment que cette augmentation aura lieu, il sera impossible d'engager des matelots au prix que l'honorable directeur général des Postes a dit, soit 25 cents par jour.

M. PELLETIER: Je n'ai jamais dit cela.

M. BOIVIN: L'honorable ministre voudra-t-il nous répéter alors ce qu'il a dit au sujet des gages des matelots en Angleterre et au Canada.

M. PELLETIER: J'ai dit qu'en Angleterre on payait les matelots 28 cents par jour et ici, 50 cents.

M. BOIVIN: En d'autres mots, la marine canadienne enlèverait des matelots à la marine anglaise, parce que nous les paierions plus chers. D'après M. Churchill, le danger de voir enlever des matelots à la marine anglaise disparaîtra complètement lorsque dans la marine anglaise, ils seront payés le même prix que dans la marine des Etats-Unis.

M. PUGSLEY: L'honorable directeur général des Postes prétend-il que les matelots anglais sont payés 28 cents par jour?

M. PELLETIER: Oui, et les Canadiens 50 cents par jour.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre croit-il que 50 cents par jour est un prix trop élevé pour nous à payer?

M. PELLETIER: Il ne s'agit pas de cela.

M. EDWARDS: L'honorable député conclut-il du discours de Winston Churchill que la marine anglaise manque de bras?

M. BOIVIN: Winston Churchill a constaté que les hommes d'équipage de la marine anglaise n'étaient pas suffisamment payés, que le besoin de marins augmentait tous les jours, et que pour attirer dans la marine des gens gagnant leur vie dans d'autres occupations, il fallait augmenter les gages des équipages. Le Gouvernement a pour devoir de pourvoir à la sûreté du Canada, mais on sait que le Gouvernement actuel a été élu avec le cri qu'il ne fallait rien échanger à ce qui était bien. Tel était le cri des candidats du Gouvernement, du moins en ce qui concerne la politique douanière du pays. Pourquoi alors proposer de changer la politique navale du parti libéral, qui était bonne? Pourquoi ne pas consulter le peuple, comme nous l'avons fait?

M. BOYCE: Vous n'avez pas accepté ce verdict.

M. BOIVIN: Oui, nous l'avons accepté.

M. BOYCE: Vos amis se disent toujours en faveur de la réciprocité.

M. BOIVIN: Nous disons que la réciprocité n'est pas morte, et que nous croyons encore en elle, mais cela ne veut pas dire que nous l'appliquerions si nous revenons au pouvoir. Nous croyions que c'était une bonne politique pour le pays, et le cultivateur de l'Ouest le croit encore. Si le Gouvernement en appelle au pays il s'apercevra que le peuple ne pense pas comme lui, et sera relégué sur des banquettes où ses idées n'auront pas le même poids qu'aujourd'hui.

Dans la province de Québec le peuple s'est instruit, du moins la majorité des électeurs qui sont maintenant convaincus qu'il nous faut avoir une marine capable de défendre nos côtes, et que nous pourrons aussi envoyer à la défense de l'empire si c'est nécessaire. Le très honorable chef

de l'opposition n'a pas craint d'exposer son parti a des revers en prêchant dans la province de Québec la doctrine qu'il fallait venir en aide à l'empire et trente-sept comtés dans cette province ont eu confiance dans le vieux chef, et l'ont appuyé.

M. BOYCE: Sur sa politique navale?

M. BOIVIN: La politique navale a été la seule question discutée dans la province de Québec aux dernières élections. La lutte s'est faite sur ce terrain surtout.

M. BOYCE: Vous avez perdu des forces sur ce terrain.

M. BOIVIN: J'admets que nous avons été battus dans certains comtés, non pas, cependant, par des candidats qui voulaient donner $35,000,000 à l'Angleterre, mais par des candidats qui ne voulaient pas lui donner un rouge liard. Mon adversaire, M. James Davidson, disait dans son manifeste aux électeurs qu'il voterait contre tout premier ministre que ne rapporterait pas la loi navale Laurier, et qu'il ne voterait pour aucun projet accordant de l'aide à la marine anglaise, qui ne serait pas préalablement soumis à un plébiscite. Des déclarations semblables ont été faites dans toutes la province de Québec. Allez devant les électeurs de cette province demain, offrez-leur l'occasion d'exprimer leur opinion, et vous verrez de quelle façon ils voteront. Ils voteront pour notre vieux chef, non pas tant parce qu'ils veulent une marine canadienne, mais parce qu'ils veulent avoir à la tête du pays un homme qui a eu la droiture, l'honnêteté et le courage de leur dire la vérité sur ses intentions et sur ce qu'il était obligé de faire pour le Canada, notre chère patrie, et pour l'empire dont nous faisons partie. Il préférait s'exposer à la défaite plutôt que de mentir, et il n'a pas voulu permettre à aucun de ses candidats de mentir à leurs électeurs.

La presse de Québec a été apeurée par les soi-disants orateurs nationalistes qui défendaient les candidats conservateurs. Mais aujourd'hui les électeurs de Québec voient les mêmes hommes voter $35,000,000 à la marine anglaise; ils les voient aider le parti conservateur à tenir le nombre voulu de députés dans cette Chambre pour siéger, et ils voient l'honorable député de Labelle (M. Achim) présider ce comité et aider le parti conservateur à nous faire avaler un bill contre lequel il a lui-même voté. Les électeurs de Québec ne sont pas aveugles. Faites les élections demain, si c'est possible, et nous ne craindrons pas d'aller prêcher dans Québec la même doctrine que nous avons prêchée en septembre 1911. Nous nous présenterons devant les électeurs avec la même politique, une politique canadienne éclairée, une politique respirant l'amour de l'empire et l'amour du Canada. Je suis en faveur d'une marine canadienne parce que je suis fier du Canada. Pour terminer, je lirai les vers du Dr Drummond que M. R. J. Younge, de Montréal, prononçait le 10 février 1912:

And should ere the Empire need us,
She'll require no chains to lead us,
For we are Empire's children,
But Canadians over all,
Then line up and try us,
Whoever would deny us
The freedom of our birthright,
And they'll find us like a wall,
For we are Canadian, Canadian forever,
And Canadian over all.

M. NEELY: Monsieur le président, avant que le prochain orateur s'adresse à la Chambre et comme il y a longtemps que la question n'a pas été lue par le président, je vous demande en vertu de la règle 20, de lire la question. Ceux qui parlent français désireraient probablement que vous la lisiez aussi en français.

(Le président lit la question devant la Chambre en français et en anglais.)

M. J. BOUTIN BOURASSA (texte): Monsieur le président, à ce moment du débat du bill n° 21, qui contient le principe de ce qu'il est convenable d'appeler, dans cette enceinte, une contribution à l'empire, et que l'on appelle au dehors un tribut payable à l'Angleterre, vous me permettrez de faire connaître à cette Chambre siégeant en comité, et à ceux que je représente ici, mes idées et mon opinion sur cette question qui intéresse le pays.

Dès la première minute de la présente session, ce parti auquel nous ne savons plus donner un nom tant il est vrai que les éléments divers qui le composent semblent vouloir en faire oublier les traditions et en fermer l'histoire, ce parti, dis-je, a mis dans le discours du trône cet article important de la contribution, après avoir mis dans la bouche de Son Altesse Royale, le Gouverneur général du Canada, une grande vérité. En effet, le Gouvernement lui faisait dire que notre pays traversait une ère de prospérité inouïe. C'était pourtant là une histoire bien connue, une histoire déjà vieille de quelques années. Cependant, nous sommes toujours heureux de l'entendre redire; cela rappelle que le premier chapitre de cette histoire en a été écrit en 1896, quand le parti libéral a été porté au pouvoir, quand le très honorable chef de l'opposition, sir Wilfrid Laurier, qui avait conquis la confiance populaire a commencé à conduire le pays vers des hauteurs jusque là inconnues, tant elles nous paraissaient inaccessibles. Cependant cette prospérité dont nous parlons avec orgueil ne pourrait-elle pas devenir pour la génération qui va suivre une triste désillusion, si le parti qui siège à votre droite, monsieur le président, enlève à notre pays la force que peuvent avoir les millions nécessaires à sa marche ascendante vers le progrès?

Mais avant de développer cette idée, monsieur le président, laissez-moi vous faire part de la surprise que j'éprouve depuis que le Gouvernement parle de marine et demande au Canada de contribuer 35 millions de piastres pour sauver la mère patrie, de l'étonnement profond dans lequel je me trouve en face de la contradiction d'idées de certains hommes, quand je me rappelle leurs opinions bruyamment clamées hier, en face du pays, leurs principes criés sur tous les toits et aujourd'hui reniés, jetés de côté comme une chose qui n'a plus de valeur.

Cela me rappelle la lutte mémorable du mois de septembre 1911, car je ne puis ne plus entendre les clameurs des adversaires d'alors, je ne puis ne pas me rappeler leurs accents alors si chauds, si alarmés, qui criaient sur tous les tréteaux, dans tous les comités, dans tous les carrefours, à tous les foyers où ils s'introduisaient, le nom d'un grand homme, d'un grand chef de génie, d'un grand patriote enfin qui devait sauver notre pays en le sauvant de l'impérialisme.

Et si je laisse les limites de mon comté, si je traverse le fleuve Saint-Laurent, pour me rendre jusqu'aux confins du comté de Québec, il me semble encore entendre la voix du député de ce comté, proclamer les vertus patriotiques de son jeune chef, il me semble encore le voir le pressant dans ses bras.

Mais quel était donc ce chef? Mais, me direz-vous, monsieur le président, ce ne pouvait être que M. Borden. Non, monsieur le président, ce n'était ni M. Borden, ni M. Foster, le vétéran et le fidèle des jours d'épreuve, ni M. Monk, le chef des nationalistes. Mais qui donc? c'était M. Armand Lavergne, dont le patriotisme si ardent et si pur allait sauver le pays en l'arrachant des griffes du lion britannique auquel l'avait offert en pâture ce misérable sir Wilfrid Laurier.

Et maintenant, comment expliquer le changement de scènes avec un décor toujours nouveau! L'honorable député du comté de Québec, parodiant les paroles de son collègue, l'ancien ministre des Travaux publics, M. Monk, pourrait l'expliquer et dire: "Je suis ici et mon chef est resté là."

Et si nous laissons le comté de Québec, si nous parcourons les autres comtés du district de Québec en passant par les comtés de Dorchester, Bellechasse et l'Islet, que voyons-nous? Même mise en scène, même spectacle, même décor. Mais entre tous nous avons remarqué l'honorable député de Dorchester (M. Sévigny). Jamais voix plus émue ne s'est fait entendre dans nos campagnes, jamais larmes plus chaudes n'ont coulé des yeux d'un candidat, nationaliste d'un jour. Et l'émotion se communiquait au cœur de ses éditeurs, et lui gagnait des votes. Mais aussi comment résister à l'émoi, au chagrin qu'il faisait naître dans le cœur de ces bons Canadiens,

quand, avec une éloquence sans pareille, il foudroyait sir Wilfrid Laurier qui avait si peu aimé son pays pour décider de construire une marine que le Canada aurait mise au service de l'Angleterre en cas d'urgence? Comment résister à l'émotion et à la conviction quand il montrait à ses auditeurs les monceaux d'entrailles fumantes des enfants du Canada sacrifiés à la mère patrie par ces anti-patriotes de libéraux, quand il faisait couler des ruisseaux de sang auxquels il daignait mêler ses larmes si chaudes?

Perdant tout ce temps, nous, pauvres libéraux, avons-nous été assez traités de lâches parce que nous disions qu'il était temps pour le Canada de se mettre en évidence, de montrer ses forces, de faire son devoir envers l'Angleterre! Et nous, pauvres Canadiens-français, avons-nous été assez appelés traîtres à notre race, parce que nous affirmions que dans le cas d'urgence il faudrait aller au secours de la mère patrie!

Maintenant toutes ces voix se sont tues. Si le jeune chef idolâtré d'un jour a été déçu, nous n'avons pas à nous le demander, comme nous n'avons pas à nous demander la raison de ces contradictions; car c'est toujours la même. Le député du comté de Québec est ici et M. Lavergne est resté là!

Et si les électeurs du comté de Dorchester restent étonnés de la contradiction qui existe entre la conduite de leur candidat là-bas et la conduite de leur député ici, ce dernier semble vouloir en donner la raison et dire: "Pleurez là-bas, ici moi je ris."

Mais, monsieur le président, je comprends que ces contradictions, ces renoncements, ces faiblesses et ces abandons peuvent s'expliquer et s'expliquent. Ils s'expliquent par les avantages obtenus? Non, monsieur le président. Par les honneurs, par les richesses gagnées, espérées ou entrevues? Non, monsieur le président. Par l'amour du pays? Encore non, monsieur le président. Un mot, un seul mot prononcé à point, comme il arrive dans les événements nationaux importants, à opéré tous ces changements, tous ces boulversements d'idées, de principes et de promesses, et ce mot magique, c'est le "emergency".

Emergency! j'ai cru longtemps que ce mot voulait dire en français urgence, c'est-à-dire, danger, besoin pressant. Mais j'ai compris enfin que le mot emergency avait une signification différente suivant les lieux, les événements et les situations, suivant les hommes et surtout suivant leurs projets et leurs ambitions. Et après avoir mis les paroles de M. Asquith, qui aime plus l'Angleterre que le Canada, à côté des paroles du très honorable premier ministre, qui paraît aimer le Canada moins que l'Angleterre, après avoir comparé les discours de M. Churchill avec les discours de l'ho-

norable ministre des Postes (M. Pelletier), après avoir lu les journaux ministériels, même à teinte impérialiste, et après avoir été témoin du peu d'empressement de ces messieurs de la droite, j'en suis venu à la conclusion que ce mot "emergency" devait vouloir dire: "Ça ne presse pas."

Maintenant, monsieur le président, que nous allons parler d'aide à la mère patrie, quand il y aura danger, et surtout, de la manière dont l'aide devra être pourvue, il y aura, vous le savez, nombre d'accusations de déloyauté portées contre ceux qui préfèrent croire à la parole du premier ministre d'Angleterre plutôt qu'à celle de ces honorables messieurs de la droite, contre ceux qui croient qu'il vaut mieux pour le Canada conserver ses capitaux, ses millions, c'est-à-dire, ses forces vives pour aider et protéger l'agriculture, les industries, l'émigration, pour le creusement de canaux, la construction de nouveaux chemins de fer, pour la création de nos nouveaux ports, pour l'ouverture de grands chantiers maritimes qui seront les meilleurs clients pour nos mines de charbon, de fer et de cuivre si abondantes dans notre pays, et qui contribueront plus largement à leur développement. Ces accusations ne doivent, ne devront pas être portées contre nous.

Je n'aime pas à faire parade de notre franchise, de notre honnêteté, de notre dévouement et de notre attachement à l'Angleterre, de toutes ces qualités qui composent ce qu'il est convenu d'appeler, "loyauté".

D'ailleurs, cela ne me paraît pas nécesraire. Vous n'avez, monsieur le président, qu'à vous rappeler ce que dit l'histoire du Canada et vous saurez qu'en 1775, qu'en 1812, et que, plus récemment, lors de l'invasion fénienne, nos pères ont donné des leçons de loyauté que nous n'avons pas oubliées. Du reste, s'il était nécessaire, l'honorable président de ce comité pourrait leur dire que si, dans ces occasions, les Canadiens français ont épaulé le mousquet, ce n'était pas pour trouer de leurs balles le drapeau anglais, mais qu'elles étaient destinées à la poitrine des ennemis de ce même drapeau qu'ils ont sauvé de l'humiliation d'une défaite.

Que ces messieurs de la droite n'aient crainte au sujet de notre conduite à l'égard de l'Angleterre. Nous pouvons leur dire, leur affirmer que, en toutes occasions, si le danger devient imminent, le Canada saura faire son devoir, que, s'il y a péril pour l'empire, nos nationaux feront leur devoir, et que nos petits soldats canadiens-français ne craindront pas les soldats ennemis, fussent-ils des Allemands, qu'ils ne fuiront pas le champ de bataille et donneront la preuve qu'ils ont du bras, de l'œil et du cœur comme tous les colonels du pays. On a demandé au pays, on a demandé aux partis de ne pas faire de la question de l'aide à l'Angleterre une question politique. Mais qui a sorti cette question du domaine national, du domaine britannique?

En 1909, le parti conservateur approuvait sans restriction la politique de sir Wilfrid Laurier, concernant les devoirs du Canada à l'égard de l'Angleterre, et tout allait alors d'une manière bien adéquate avec les idées et les aspirations canadiennes et britanniques. En effet, le très honorable premier ministre, chef de l'opposition à cette époque, concourrait sans réserve, sans restriction, dans la politique de sir Wilfrid Laurier, quand il disait à ces électeurs, à Halifax, le 14 octobre 1909, en parlant d'un devoir du peuple canadien:

Un principe gouvernemental devrait être notre règle: C'est que toute disposition prise pour assurer notre défense navale devrait, autant qu'il est possible et raisonnable, compter sur nos proprs matériaux, nos propres travaux et l'habileté de nos artisans. Nous pouvons espérer à ce sujet que le programme contemplé donnera, à l'industrie de la construction des navires du Canada, cet élan et ce stimulant qui lui ont longtemps fait défaut.

Depuis cette époque, la politique de sir Wilfrid Laurier et du parti libéral est restée la même. Par suite, si les deux grands partis politiques du Canada étaient restés unis sur le principe et le mode pour nous de faire notre devoir, si le très honorable premier ministre, M. Borden, était resté conséquent comme l'est resté sir Wilfrid Laurier, si le parti conservateur était resté logique comme est resté logique le parti libéral, cette question de l'aide à l'Angleterre ne serait pas devenue une question politique. Les conservateurs, et eux seuls, en ont fait une question politique. Eux seuls y ont mêlé la politique en faisant, surtout dans la province de Québec, les élections sur cette question. Eux seuls ont éveillé les pires passions et fait naître les plus mauvais préjugés en criant et en laissant entendre que le Canada ne devait rien à l'Angleterre. Eux seuls sont responsables et je les accuse d'avoir troublé l'harmonie qui régnait dans les sentiments et les idées des différentes races au Canada, en faisant naître l'indifférence, l'incertitude, même des idées de rébellion ou d'indépendance dans l'esprit d'un grand nombre qui pourtant étaient bien attachés à la mère patrie.

Cette politique malsaine ou imprudente portera de mauvais fruits et sera la cause de grands troubles, si l'on ne revient pas bientôt à la grande idée libérale qui réunit tous les sentiments, toutes les espérances et tous les orgueils, comme ne le peut faire qu'une grande et saine idée nationale, comme ne le peut faire qu'un grand et large sentiment patriotique. Car, il ne faut pas l'oublier, la force d'un peuple comme le nôtre réside surtout dans la communauté des sentiments engendrés par la solidarité.

Les adversaires de la politique libérale qui veut que le Canada ait sa propre marine, que ses vaisseaux soient construits au Canada, disent que cette construction coûtera plus cher ici qu'en Angleterre. C'est peut-être vrai, mais ce qui n'est pas moins vrai, c'est que tout, même le plus cher, restera ici, sera dépensé ici, sera gagné par les Canadiens, c'est qu'une piastre de plus payée est une piastre de plus gagnée et dépensée au Canada. Mais ce qui n'est pas moins vrai, c'est que les 35 millions donnés à l'Angleterre seront dépensés en Angleterre et que le tout sera perdu pour le peuple canadien.

Ils nous disent encore que les marins coûtent plus cher ici qu'en Angleterre. C'est peut-être encore vrai, mais regardons partout autour de nous. Que coûtent les charpentiers, les forgerons, les mécaniciens, les ouvriers de tous genres et de toutes classes en Canada? Plus cher qu'en Europe. Cependant sommes-nous plus pauvres pour cela? Notre commerce, notre industrie, ne font-ils pas toujours des progrès croissants?

Ils ajoutent: Où prendrons-nous des marins pour équiper nos vaisseaux de guerre? Je pourrais répondre: Si le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, si toutes les colonies, donnaient trois dreadnoughts à l'Angleterre, où cette dernière prendrait-elle des marins, quand elle ne peut en avoir en quantité suffisante pour le nombre actuel de ses vaisseaux? Mais non, le Canada trouverait dans sa population des marins en nombre suffisant, et, s'il le faut, nous les prendrions parmi les Anglais qui laissent leur pays pour venir demeurer ici.

Nos adversaires disent encore que nous n'avons pas de chantiers maritimes. Mais, monsieur le président, je ne les comprends pas. Ce serait pour eux, qui veulent refaire la face du Canada, un excellent moyen de faire naître une grande industrie nouvelle. Il vaudrait mieux que le Canada ouvre ces chantiers maritimes que de les faire ouvrir en Angleterre. Car il ne faut pas que ces messieurs l'oublient, l'Angleterre n'a pas assez de chantiers pour ses propres vaisseaux, et il lui faut même en ouvrir en dehors de ses limites, c'est ce qu'a déclaré M. Churchill dans son discours sur le budget de la marine, le 18 mars 1912.

Nous n'avons pas d'ouvriers aptes à ces travaux, assez habiles pour valoir dans la construction des vaisseaux de guerre et il faudrait faire venir de l'Europe ces ouvriers que nous n'avons pas ici. Où serait le mal? Ces ouvriers étrangers apprendraient l'art aux ouvriers canadiens. Où était le mal pour les Etats-Unis quand, commençant la construction de vaisseaux de guerre chez eux, ils ont fait venir des ouvriers étrangers? Où est le mal maintenant que c'est une industrie considérable aux Etats-Unis qui peuvent construire chez eux les plus grands vaisseaux, maintenant que cette industrie emploie des milliers d'ouvriers, citoyens américains.

Où était le mal quand, au commencement du siècle dernier, nos Canadiens, sans expérience, sans les connaissances en apparence requises, ont commencé à construire des bateaux pour le commerce? Plusieurs prophètes de malheur disaient alors ce que disent les prophètes de malheur d'aujourd'hui. Cependant cette industrie a tellement réussi, ses progrès ont été si grands et si rapides que nos vaisseaux bâtis dans nos chantiers canadiens rivalisaient avec avantage avec les vaisseaux sortis des chantiers européens.

Ces messieurs diront que la comparaison est forcée, qu'il y a une grande différence entre la construction des bâtiments marchands et celle des gros vaisseaux de guerre. C'est vrai. Mais ne devons-nous pas leur répondre que le Canada aujourd'hui a des forces qu'il n'avait pas alors? et nous devons être assez orgueilleux, avoir assez de confiance dans nos forces pour ne pas déprécier notre pays et croire que nous sommes incapables de faire ce qu'ont fait les Etats-Unis.

Mais tout cela est inutile, tout cela tombe devant ce mot magique et terrifiant, "emergency" !

Encore une fois, monsieur le président, devons-nous croire que M. Asquith, qui pourtant doit connaître les besoins de l'empire, qui pourtant doit aimer l'Angleterre, a voulu tromper son pays quand il affirmait en face de l'Europe qu'il n'y a pas de danger, par conséquent par d'urgence, ou que ces messieurs de la droite trompent le Canada quand ils disent qu'il y a danger, et "emergency" ? Devons-nous croire M. Churchill qui dit aussi qu'il n'y a pas d'"emergency" ou l'honorable ministre des Postes qui a été en Angleterre pour étudier les mystères de la télégraphie et le système des dépêches à bon marché!

Cette contribution serait-elle nécessaire? Mais permettez-moi, monsieur le président, de parler de la position financière de la mère patrie, puisqu'il s'agit de lui faire un cadeau. Quelle est cette position? Jugeons-la d'après l'impôt qui pèse sur la population. Le peuple d'Angleterre supporte un impôt de $20·05 par tête; celui du Canada est de $22·21 par tête.

Que l'impôt en Angleterre soit de $20·80, c'est-à-dire de 0.75 cents seulement d'élévation, ce qui serait encore inférieur à l'impôt de $22·21 du Canada, et l'Angleterre aurait ces 35 millions.

Mais nos adversaires demandent une contribution de 35 millions en affirmant que la chose ne se répètera pas. Est-ce vrai? Il n'est pas permis dans cette Chambre de mettre en doute l'affirmation de ces messieurs, mais le peuple qui a été trompé

pourra douter. D'ailleurs, il ne faudra pas être surpris. On l'a déjà dit. En effet, un journal ministériel, non pas le "Devoir" abandonné. . . mais l'"Evénement", l'Evangile du jour. En effet, l'"Evénement" du 21 décembre 1912 dit:

Il est vrai que M. Borden l'an prochain ou dans deux ans proposera une contribution permanente.

Nous avons parlé de l'effet moral que produira cette contribution de 35 millions. Effet moral! Ce n'est pas une contribution, ce ne sont pas des millions, ce n'est pas un cadeau en dollars fait par un jeune peuple qui a besoin de toutes ses forces, de tout son sang, de toute sa vigueur, à une grande nation, à une nation forte comme l'Angleterre, qui commande à des millions et des millions de sujets, qui est le banquier de l'univers et qui, à un moment donné, puisant dans son trésor les millions qu'il lui faut, peut couvrir les mers des plus puissants vaisseaux, et faire face à toutes les coalitions, ce n'est pas le cadeau humiliant à elle la riche et la grande, ce n'est pas cette conduite mesquine, égoïste et sans cœur de cet enfant qui enverrait porter par son domestique quelques dollars à sa mère, pour qu'elle paie des mercenaires qui travailleraient à éteindre l'incendie qui menace de consumer la maison paternelle, ce n'est pas cela pour nous. Quand il y aura danger, le pays donnera cette aide que l'Angleterre a raison d'attendre. L'aide morale produisant un effet veut dire la volonté réunie à la force. L'aide morale veut dire la certitude que l'enfant aidera lui-même à combattre l'incendie qui menace le foyer paternel. Dans l'opinion de ces honorables messieurs de la droite, l'aide pour avoir un effet moral doit-elle avoir la couleur du dollar ou la forme d'un billet promissoire payable avec intérêt. Consultez le peuple dont la volonté créera cette aide vraiment effective que l'on attend du Canada. Peut-être l'aurons-nous cette consultation. Le premier ministre l'avait dit, l'ex-ministre des Travaux publics et l'honorable ministre des Postes l'avaient promise. L'aurons-nous? Je ne sais. Je laisse à nos vaillants journalistes le soin d'annoncer la bonne nouvelle quand l'opposition aura forcé le Gouvernement d'accomplir le miracle.

Avant cela, j'espère que les chefs ministériels voteront les amendements à l'article 2 de la présente loi, qu'ils reviendront à leurs anciennes idées, qu'ils consacreront ce principe grand et large, ce principe vraiment canadien, vraiment national, que le très honorable premier ministre se lèvera de nouveau dans cette Chambre pour dire ce qu'il disait le 29 mars 1909.

L'on a dit souvent et sur tous les tons que le Canada était le plus beau joyau de la couronne d'Angleterre. Alors gardons-le beau et que rien ne puisse en ternir les feux. Plus tard, l'Angleterre sera fière, car le Canada sera devenu plus grand, plus riche, plus fort, elle s'appuiera sur cette force comme sur un rocher inébranlable placé par la Providence entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, et nous serons heureux, car nous aurons gardé au Canada le Canada pour les Canadiens qui y jouiront de la plénitude de leurs droits, de leur autonomie et de leur liberté.

M. MOLLOY: Il est très remarquable que, depuis le commencement de la session, aucun honorable député ministériel, représentant un collège électoral de la province du Manitoba, n'a jugé à propos de débattre cette très importante question. Le ministre des Travaux publics, qui occupe un poste important dans le Gouvernement; le ministre du Revenu de l'intérieur et d'autres honorables députés ministériels ont observé un silence absolu dans ce débat. En même temps que c'est une raison pour laquelle je désire m'étendre quelque peu sur ce sujet, je puis affirmer que je ne conviens pas des déclarations des honorables députés de la droite qu'il y a urgence à l'égard de la défense navale de l'empire. Il n'a pas été présenté de preuve solide à l'appui de cet état d'urgence, et je déclare qu'il n'y a pas plus urgence aujourd'hui qu'à l'époque où la Chambre a été pour la première fois saisie de cette question dans la session de 1909, et ce projet de contribution à la marine britannique est un simple expédient politique de la part de la présente administration. Dans la " Contemporary Review " de septembre 1909, il est exprimé l'opinion que la Ligue allemande n'est pas et ne sera jamais assez puissante pour menacer l'Angleterre, et qu'il ne faut pas songer à l'invasion de l'Angleterre par les Allemands, même dans les circonstances les plus favorables. Au sujet de l'invasion allemande, je puis affirmer que les colons allemands du Canada comptent parmi les meilleurs et les plus prospères des autres immigrants qui sont venus s'établir sur nos bords, et ils croient que le péril allemand n'est aucunement fondé. Dans l'ouest du Canada, dans la province du Manitoba, et surtout dans la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter, il n'y a pas de plus loyaux citoyens que les colons allemands, et, à cause de leur attitude, je crois qu'il est temps de faire cesser la crainte imaginaire du péril allemand. Elle n'est pas ni n'a jamais été fondée, mais les honorables membres de la Trésorerie s'en sont servi comme d'un ballon politique. Il est indubitable que les constructeurs de navires et les fournisseurs d'armements et de munitions de guerre ont fait surgir la crainte du péril allemand dans le but de favoriser leurs propres intérêts. Dans une allocution reproduite dans le " Times ", M. Ramsey Macdonald a déclaré qu'il avait rencontré

beaucoup d'ouvriers allemands et qu'on lui avait communiqué que l'Allemagne est en faveur de la paix. On a aussi déclaré, il est vrai, qu'il y avait en Allemagne des éléments en faveur de la guerre, mais il a été énoncé que ces éléments étaient combattus, et qu'on espérait recevoir de l'appui pour combattre ces mêmes éléments en Angleterre. Je puis citer des extraits d'un vigoureux article, paru dans le " Free Press " du Manitoba, pour prouver qu'il y a une entente entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, en vue de la construction ou de l'entretien par chaque pays d'un certain nombre de dreadnoughts; mais si le Gouvernement canadien donne trois dreadnoughts, qui seront postés dans la mer du Nord, cela implique une défiance de l'Allemagne, et cette dernière mettra tout en œuvre pour maintenir l'égalité d'une manière ou d'une autre. Les Allemands sont un peuple vigoureux, et nous pouvons leur rendre la justice que nous nous attendrions à en obtenir. Aucun argument apporté devant cette Chambre ne prouve qu'il y a urgence; de fait, nous soutenons que depuis 1909 il n'y a pas urgence.

Une autre raison motivant mon opposition à ce projet de loi, c'est qu'un certain nombre d'honorables députés qui occupent des sièges dans cette Chambre en seraient privés, s'il y avait redistribution. L'est du Canada perdrait un certain nombre de sièges, en même temps que l'Ouest en gagnerait un nombre considérable, d'au moins vingt. Par conséquent, le peuple de l'Ouest ne possède actuellement pas dans cette Chambre le nombre de sièges qui lui appartient. Le peuple canadien n'a pas confié de mandat au Gouvernement actuel en vue de faire adopter la politique que ce dernier présente. Cette question n'a pas été soumise au peuple à l'élection de 1911. La question d'une marine a peut-être été soulevée dans la province de Québec, mais, dans toutes les autres provinces, la question soumise à l'électorat était la réciprocité, et le Gouvernement a été renversé sur cette question-là. Dans l'ouest du Canada, le peuple est certainement opposé à la question qui fait l'objet du présent débat. Prenez le cas des "United Farmers" de l'Alberta, qui représentent entre 14,000 et 20,000 cultivateurs; sur un total de 600 délégués, 588 ont voté contre le Gouvernement au sujet de toute politique d'armements. Les députés siégeant de ce côté de la Chambre n'opinent pas dans le même sens; mais que ces cultivateurs aient tort ou raison, ils ont le droit d'avoir l'occasion d'exprimer leur suffrage aux bureaux de votation.

Au Manitoba, les cultivateurs sont également hostiles à la politique du Gouvernement, et dans l'est du Canada, certaines organisations de cultivateurs se sont aussi prononcées contre cette politique. Les cultivateurs de l'ouest du Canada disent qu'au lieu de consacrer $35,000,000 à des dreadnoughts, on devrait faciliter les moyens de transport de l'Ouest et leur donner l'occasion d'exprimer leur opinion. La position qu'occupe le Gouvernement aujourd'hui diffère de celle qu'occupait le parti conservateur en 1909. Cette année-là les deux partis déclarèrent d'un commun accord que le Canada devrait avoir une marine canadienne. Il n'était pas question de contribution. A la gauche, notre attitude n'a pas varié, et il n'y a pas de meilleure preuve en sa faveur que les déclarations faites en 1909 par le premier ministre et par le ministre du Commerce. On m'a fait la faveur de m'adresser un exemplaire d'un livre intitulé: " The British Press on the Naval Issue in Canada " et il prétend donner un compte rendu d'un discours de lord Charles Beresford, mais ce compte rendu est tronqué. Ce qu'a dit lord Beresford, c'est qu'il voyait un grand danger dans l'idée Borden. Nous croyons que si la politique du Gouvernement est mise en pratique, elle établira un mauvais précédent, et qu'à l'avenir, à mesure que le Canada croîtra en vigueur et en richesse, on lui demandera de nouvelles contributions. Nous croyons que l'argent consacré à la construction de dreadnoughts, que l'amirauté britannique placerait là où elle en aurait besoin, serait une dépense improductive pour le Canada. Nonobstant les déclarations contraires de l'honorable député de Calgary (M. Bennett) le Canada est une nation, et le peuple canadien est prêt aujourd'hui, comme il l'a été par le passé et comme il le sera à l'avenir, à participer à la défense de l'empire toujours et partout. Ecoutez les éloquentes paroles prononcées par le ministre du Commerce (M. Foster) devant cette Chambre le 29 mars 1909, lorsqu'il décrivait les avantages découlant d'une marine canadienne:

> Le premier navire appartenant au Canada, construit et équipé en Grande-Bretagne, envoyé ici pour défendre nos côtes, deviendrait pour ainsi dire le noyau, la pépinière de chauffeurs canadiens, de marins canadiens, d'officiers canadiens et plus tard peut-être verrait-on un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien de temps faudrait-il pour parcourir ce cycle, nul d'entre nous ne le saurait dire; mais si dès le début, nous établissons la configuration de ce cercle et que nous le suivions loyalement et fidèlement, l'heure viendra où nous aurons complété ce cercle et où il existera pour la défense du Canada et pour celle de l'empire un contingent auxiliaire de la flotte britannique où le Canada aura mis quelque chose de sa substance, de son sang et de sa puissance intellectuelle.

Personne au Canada ne pourrait employer un plus éloquent langage que le ministre du Commerce, et cependant il se dédit aujourd'hui. Nous savons pourquoi. Nous savons que le Gouvernement devait compter sur les nationalistes de Québec qui

sont hostiles à toute marine, et nous voyons aujourd'hui que le principal appui de ce gouvernement qui s'appelle lui-même impérialiste se trouve chez les nationalistes de Québec qui ont refusé d'appuyer une marine canadienne et qui ont proclamé qu'ils ne feraient rien pour l'empire. Le premier juillet 1909, M. R. L. Borden, aujourd'hui premier ministre du Canada, parlant au banquet de la fête de la Confédération à Londres, sur l'accord unanime du parlement canadien en mars précédent, en faveur de la marine canadienne, disait:

La résolution, sous la forme en laquelle adoptée, bien que ses termes aient pu à la surface ne pas paraître aussi significatif à ce moment que l'offre d'un ou deux dreadnoughts, aurait pu former une politique permanente pour le Canada sur laquelle s'étaient unis les deux partis et qui eût été plus pratique que pareille offre de dreadnoughts.

Voilà ce qu'il disait en 1909. Or, le 5 décembre 1912, parlant devant la Chambre à titre de premier ministre du Canada, les fortunes de la guerre l'ayant poussé au pouvoir, il contredit chaque mot prononcé alors. Il croit pouvoir nous imposer de force sa nouvelle opinion, mais nous n'entendons nullement nous soumettre à sa dictature. Nos électeurs nous ont envoyés ici pour appuyer une marine canadienne et nous disons au Gouvernement: "Appelez-en au peuple, et nous ne nous soumettrons que lorsque le peuple aura souscrit au changement d'opinion que vous proposez maintenant".

Le comte Grey, parlant à Victoria (C.-B.), en septembre 1909, disait:

La conférence de la défense impériale de Londres semblait être d'avis que la contribution en argent par l'Australie et le Canada pour la construction de dreadnoughts était simplement un cadeau et non pas un système.

Eh bien, c'est un cadeau aujourd'hui; c'est un cadeau aux nationalistes de Québec qui tiennent le Gouvernement à la gorge.

Quel a été le message de l'Angleterre à ces grandes colonies? Tandis que nous maintenons une clôture continue autour de vous, lourdement taxés et surchargés que nous sommes.

Mais, la proposition du Gouvernement est d'imposer de nouvelles charges aux contribuables britanniques. Il lui envoie des navires auxquels il devra fournir des équipages, encore un plus lourd fardeau pour lui, et nous avons le spectacle des Canadiens, le peuple le plus fier de la terre, qui engagent des hommes à 28 cents par jour pour combattre pour lui. Le monde entier saura que les Canadiens sont si lâches qu'ils ne sont pas prêts à prendre leur rang, comme leurs ancêtres l'ont fait pour la défense de leur pays?

Lourdement taxés et surchargés que nous sommes, nous trouverons l'argent pour maintenir notre suprématie maritime pendant que vous deviendez forts.

L'Angleterre n'a besoin ni d'argent ni de dreadnoughts. Le premier lord de l'amirauté nous a dit que la Grande-Bretagne a tous les navires voulus pour combattre deux puissances mondiales. Nous leur donnons des navires vides, et le Canada n'approuve pas pareille politique. Tout Canadien vraiment loyal et patriote désire que la marine du Canada soit construite et munie d'équipages par des Canadiens.

Pendant que vous devenez forts et que vous ferez tous les efforts possibles pour jeter les fondations d'une puissante marine.

Et nous grandissons d'année en année. Nous avons un grand pays et dans l'avenir il sera habité par des millions et des millions de citoyens comptant sur eux-mêmes.

Et alors vous serez en état de venir à notre aide lorsque la petite population de l'Angleterre aura trouvé trop lourd à porter le fardeau de l'entretien d'une grande flotte.

Il est clairement dit ici que le peuple anglais n'a pas encore trouvé le fardeau trop lourd.

Si les nationalistes de Québec l'emportent et que le Canada ne donne aucune aide, la Grande-Bretagne maintiendra encore sa suprématie maritime comme elle l'a fait depuis plus de mille ans. Au retour du premier ministre à Halifax en octobre 1912, il adhérait encore à la politique d'une marine canadienne, unanimement adoptée par le Parlement du Canada, et il disait:

Il n'y a pas et il n'y a jamais eu depuis quarante ans d'objection constitutionnelle ou autre militant contre l'téablissement d'une marine par le Canada, lorsque le peuple sera d'avis qu'il doit adopter pareille ligne de conduite. La qualité de la nation entraîne certaines responsabilités auxquelles nous ne pouvons nous soustraire, et dont l'une est le devoir de défendre nos côtes, et de prendre des mesures effectives pour protéger notre commerce et nos routes commerciales.

Mais aujourd'hui le premier ministre et ses collègues des autres provinces ont répudié chaque déclaration faite alors par le très honorable ministre. Ce Gouvernement se trouve devant le peuple du Canada, au pouvoir, sous la domination et la haute main des nationalistes de Québec; cela ne saurait durer, aucun peuple qui se respecte ne permettrait que cela continue. Voyez les divers éléments dont se compose le cabinet aujourd'hui. Toutes les autorités parlementaires s'accordent à dire que le cabinet de tout pays britannique doit être unanime dans la politique qu'il préconise.

Un honorable DEPUTE: Que dites-vous du ministre de la Milice?

M. MOLLOY: Le ministre de la Milice en prendra son parti comme les autres, jusqu'au jour où ils seront chassés du pouvoir. Monsieur l'Orateur, c'est le devoir de l'individu de protéger sa maison et ses biens; selon les paroles du professeur Leacock: Si vous devez vous battre, n'engagez pas une autre personne pour le faire à votre place; soyez homme et faites-le vous-même. Et il en est ainsi pour cette jeune nation. Si le Canada doit se défendre, que les Canadiens soient les défenseurs et non pas des mercenaires. Je cite les paroles de l'honorable Alfred Deacon, premier ministre de l'Australie, prononcées devant le parlement du Commonwealth, en décembre 1909:

L'avenir de l'empire repose sur la mer. Il ne repose pas sur les flottes possédées et montées par la mère patrie, mais sur une grande marine impériale comprenant les flottes de la mère patrie et les flottes auxiliaires construites et montées, et en temps de paix contrôlées par les dominions qui en prennent soin et charge.

C'est la politique du parti libéral au Canada; des navires montés, possédés et contrôlés par le Gouvernement du Canada.

Chaque escadre doit être assez forte pour pourvoir par ses propres moyens à l'instruction des officiers et des hommes qui forment leurs équipages.

C'est justement l'idée qui a été exposée à la Chambre par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Les jeunes Canadiens auraient l'occasion de s'enrôler dans la marine canadienne comme les jeunes gens des autres pays peuvent le faire dans leurs propres marines, et avec une instruction convenable, ils deviendraient non seulement des marins experts, mais ils apprendraient les métiers qui leur seraient utiles pour l'avenir.

A mes yeux, la situation est grave, et les relations entre les grandes puissances sont critiques et dans quelques années elles le deviendront probablement davantage. Nous ne pouvons pas remettre à plus tard la construction de notre escadre. Nous en avons besoin maintenant. Nous en avons besoin sans retard. Nous ne pouvons retarder de six mois. Vous ne pouvez pas acheter de valeur navale sur le marché, mais vous devez vous y préparer.

Mais si M. Deacon avait eu parmi ses partisans un élément comme celui qui appuie le gouvernement canadien aujourd'hui, il n'aurait pas pu commencer la construction d'une escadre en six mois; sa politique eût été dictée par un petit groupe de son peuple, tout comme celle du gouvernement canadien est dictée par les nationalistes de Québec. Puis lord Milner, que personne n'accusera d'être un séparatiste, parlant à Winnipeg en octobre 1908, avant le grand discours prononcé par le ministre du Commerce en cette Chambre en 1909, a dit:

Il n'est pas question de faire échange de fardeaux, mais de développer de nouveaux centres de force. Voilà pourquoi je n'ai jamais été fort partisan de contributions de la part d'états autonomes à l'armée et à la marine du Royaume-Uni, quoique ce soit une preuve du sentiment de solidarité de l'empire ces contributions sont bienvenues et précieuses, en attendant la substitution de quelque chose de mieux. Je suis convaincu que la forme que prendra et devra prendre en définitive la campagne impériale dans ce sens, la forme la plus conforme à la dignité des états individuels et qui contribuera le plus à leur force collective et à leur union organique, est le développement de leurs diverses sources défensives en matériaux et en hommes. On a prétendu que la force individuelle tendait à la séparation. Mais je ne souscris nullement à cette opinion. Au contraire, à mesure que les dominions autonomes croîtront en puissance, ils auront un plus vif désir de partager la responsabilité et la gloire de l'empire.

Monsieur George Bernard Shaw a donné une interview à un certain journal le 5 décembre 1912, et, parlant de la politique du Gouvernement actuel, le reporter lui fait dire:

Je remarque que certains journaux anglais regardent le projet comme un moyen de renforcer la flotte britannique aux dépens du Canada. Si je croyais que M. Borden avait cette intention, je recommanderais de l'envoyer dans un asile d'aliénés. Le Canada doit être en état de se défendre lui-même avant de devenir une source réelle de force pour la Grande-Bretagne ou toute autre puissance.

En janvier 1910, le très honorable leader du Gouvernement a dit qu'il était hostile à tout système de contribution, parce que cela tendrait à rompre le lien actuel entre le Canada et l'empire et cependant nous voyons ici ce Parlement en séance depuis lundi à trois heures jusqu'à ce moment, sans signe que la séance se termine, à discuter la proposition tendant à verser une contribution à laquelle le leader du Gouvernement se disait hostile en 1910. Dans une entrevue donnée à un journal par lord Charles Beresford, en décembre 1912, il exprime les opinions suivantes:

Je vois un grave danger dans l'idée Borden. Ce que j'ai recommandé au Dominion de faire c'était de défendre son extrémité des routes de commerce au moyen de fortes bases navales, mines, torpilleurs, contre-torpilleurs et de légers croiseurs. Les routes de commerce ne sont pas protégées et aujourd'hui notre danger est la famine et non l'invasion. Le pays a été trompé et berné par les déclarations au sujet des dreadnoughts des autres nations. Elles ont été insultées lorsqu'on leur a dit qu'un dreadnought pourrait couler leurs flottes entières. Les gens ne parlent que de dreadnoughts, oubliant qu'une flotte se compose d'une variété d'unités, dont l'une quelconque, si elle est défectueuse ou absente, met en péril toute la flotte.

Nous soutenons que ces $35,000,000 devraient être consacrés ici même à la construction de navires avec des matériaux canadiens. Nous croyons que dans toutes les carrières de la vie les Canadiens peuvent soutenir fort avantageusement la comparaison avec les autres nationalités, qu'au lieu d'envoyer ces navires vides à l'amirauté britannique, ils devraient se construire au Canada, fournis d'équipage canadiens et faire honneur au Gouvernement du Canada. On nous dit que nous ne pouvons construire une marine canadienne, mais c'est une insulte au peuple canadien, et à ce propos je désirerais citer un article d'un journal conservateur. Le "Toronto World" a ceci à dire au sujet de la prétention qu'il est absurde de dire que le Canada peut construire des navires de guerre:

Ceux qui doutent que le Canada puisse construire ses propres navires devraient reconsidérer leur attitude à la lumière de ce qui se fait en Australie. Une dépêche spéciale au "Boston Christian Science Monitor" dit que l'île Cockatoo, dans le port de Sydney, Nouvelle-Galle-du-Sud, a été choisie comme emplacement du premier chantier de construction navale du Commonwealth. La construction de destroyers et d'un croiseur rapide a déjà été commencée et l'on prévoit que dans un avenir rapproché des navires de guerre du type le plus moderne seront mis en chantiers et terminés. Même le présent établissement permet d'établir un croiseur de combat et des navires de guerre de la même classe que l'Australia et le New-Zealand. Les épreuves et les exigences sont celles fixées par l'amirauté britannique. Assurément ce qui peut se faire dans le Commonwealth est possible dans le Dominion.

Une autre accusation qui a été portée contre ce Gouvernement, c'est que le Canada a manqué à la promesse faite à l'Australie relativement à la convention conclue à la conférence impériale de 1909, et cette accusation est portée par le sénateur Pierce, le ministre de la Milice et de la Défense du gouvernement australien. La politique de deux escadres n'a reçu aucun appui quelconque de la part des députés conservateurs de la Colombie-Anglaise dans cette Chambre.

M. STEVENS: La raison pour laquelle le Canada n'a pas fourni une escadre pour la côte du Pacifique, c'est que le propre chef de l'honorable député a refusé de le faire.

M. MOLLOY: Le chef du parti libéral y a consenti.

M. STEVENS: Le Gouvernement du présent chef de l'opposition a demandé ce que le Canada pourrait donner pour £400,000 et il a refusé de mettre une escadre sur la côte du Pacifique, comme la chose avait été suggérée à la conférence de 1909.

M. PUGSLEY: Il a déjà été dit que les dix navires pour lesquels des soumissions devaient être faites, devaient être divisés, quelques-uns devant être placés sur la côte du Pacifique et quelques-uns sur la côte de l'Atlantique dans le but de former en dernière analyse des escadres.

M. STEVENS: Ce n'était pas pour une escadre sur la côte du Pacifique dans aucune acception du mot. Les navires devaient être d'un type léger de croiseurs, manquant entièrement des éléments essentiels à une unité de flotte.

M. PUGSLEY: L'honorable député fait erreur. Ces navires devaient faire partie d'une unité de flotte et plus tard en tête de cette escadre il devait y avoir des cuirassés.

M. STEVENS: Il y manquait les éléments essentiels d'une unité de flotte.

M. PUGSLEY: L'amirauté n'était pas de cet avis.

M. MOLLOY: L'extrait dont j'ai donné lecture indique une profonde divergence entre le programme australien et le programme canadien. La majorité des électeurs sont convaincus que c'est un système de coopération financière que le Gouvernement vise à établir. C'est ce que le premier ministre a donné à entendre dans le discours qu'il prononça en présentant le bill à l'étude. Il a affirmé que la création d'une marine canadienne demanderait un quart de siècle ou un demi-siècle. Au cours des observations qu'il formula, à la fin du débat à la 2e lecture du bill, il répéta la même chose. Le Gouvernement voudrait nous convaincre que son système est le plus économique. Les Canadiens ne demandent pas un système de marine économique. Ils paieront volontiers leur juste quote-part des frais afférents à la défense de l'empire, et ils ne s'opposeraient nullement à ce qu'on relevât le chiffre de la dépense proposée pour la création d'une marine canadienne.

Les populations de l'Ouest demandent le remaniement de la carte électorale, une nouvelle répartition des collèges électoraux, et elles y ont droit. Elles n'ont pas la représentation à laquelle elles ont droit. De deux choses l'une, ou bien elles approuveront cette mesure ministérielle, ou bien elles la repousseront. Nous demandons que cette mesure soit soumise au peuple. Si le Gouvernement craint de consulter le corps électoral, il n'a pas droit de gouverner le pays. La question sera définitivement décidée aux bureaux de scrutin, par les électeurs eux-mêmes auxquels il faut la soumettre sans retard.

M. PUGSLEY: Le ministre de la Marine voudrait-il me dire s'il a le renseignement qu'il a bien voulu me promettre, touchant le coût des cuirassés de 28,000 tonnes construits aux Etats-Unis.

M. HAZEN: J'ai obtenu ce renseignement, mais à mon grand regret, je ne l'ai pas en ce moment sous les yeux.

M. PUGSLEY: J'en suis fâché. Au début de cette séance, qui dure depuis plus de cinq jours, le ministre a bien voulu me dire qu'il obtiendrait ce renseignement. Peut-être voudrait-il bien en prendre note.

M. HAZEN: Avec plaisir.

M. PUGSLEY: Je désire appeler l'attention du ministre sur une autre question. Je croyais avoir inséré au "hansard" le compte rendu d'un discours, paru dans le "Times", de Londres, et prononcé par le ministre devant le comité de la ligue navale impériale le 25 juillet 1912. J'y reviendrai plus tard, afin que le ministre me dise si ce compte rendu est exact.

M. WARNOCK: Monsieur le président, au cours des observations que j'ai formulées sur cette question, il y a quelque temps, j'ai déclaré que j'étais hostile à toute proposition ministérielle tendant à consacrer $35,000 000 à la construction de cuirassés d'escadre, à remettre à l'amirauté britannique. Une des raisons que j'ai alléguées à l'appui de ma thèse, c'est que, comme la Grande-Bretagne doit fournir les équipages de ces cuirassés et se charger de leur entretien, nous ne faisons qu'aggraver le fardeau déjà trop lourd du contribuable britannique, en le grevant des frais d'entretien de ces dreadnoughts superflus. Depuis que j'ai exprimé cette opinion, je n'ai pas été en lieu de la modifier; au contraire, je suis plus convaincu que jamais que ce système ministériel de coopération financière est une bévue, loin de constituer le meilleur moyen de rendre réellement service à la métropole, à l'heure du péril. Ma conviction à cet égard n'a fait que se confirmer depuis deux jours, à la suite de conversations que j'ai eues avec un ami, d'extraction écossaise comme moi, de retour au Canada, après un séjour de cinq mois dans son pays natal. Durant ce séjour, il a pris contact avec l'opinion publique, au cours de ses voyages en Ecosse, en Angleterre et en Irlande, depuis que le premier ministre a annoncé sa politique navale en décembre dernier, et il n'hésite nullement à dire que les masses populaires de la mère patrie, si vive que soit leur reconnaissance pour l'offre du Canada et cette preuve de loyalisme de sa part désapprouvent ce genre de coopération. La grande majorité de ces populations sont d'avis que le Canada doit construire sa propre marine, fournir les équipages, se charger de l'entretien de cette flotte; qu'il doit se préparer à défendre ses propres côtes et, avec l'aide d'un personnel de marins bien dressés et de navires convenables dans ce but, se tenir prêt à coopérer avec la flotte britannique pour la protection des routes commerciales, à l'heure du danger.

Lord Beresford, une des premières autorités navales du monde entier, a mainte fois déclaré que le plus grave danger qu'ait à redouter la Grande-Bretagne, c'est la " famine" et non pas "l'invasion". Nombre de gens en Angleterre souscrivent à cette opinion et à mon avis, le plus grand service que le Canada puisse rendre à l'empire, c'est de se préparer à construire sa propre marine, à fournir les équipages voulus, à se charger de l'entretien de cette flotte. A une étape ultérieure du débat, je donnerai quelques développements à cet aspect de la question, et m'efforcerai d'indiquer comment le Canada peut se rendre le plus utile.

On m'a envoyé d'Angleterre un extrait d'un journal hebdomadaire de Londres, et cet article fait un exposé clair et précis des vues de la majorité du pays sur le projet de coopération du gouvernement canadien. Je tiens d'autant plus à porter cet article à la connaissance de cette Chambre que, comme la plupart de mes proches demeurent dans la mère patrie, je suis tout autant intéressé au point de vue britannique qu'au point de vue d'un fils adoptif du Canada. Cet article a paru dans la " Nation " du 14 décembre 1912. Quelques ministériels m'objecteront peut-être que la " Nation " est une feuille radicale; mais c'est le journal de la démocratie et du peuple; il se fait l'écho de l'opinion éclairée du Royaume-Uni des deux côtés de la politique; aussi son opinion sur n'importe quelle grande question d'importance nationale ou impériale est-elle digne d'attention. Voilà pourquoi je désire porter à la connaissance de cette Chambre les extraits que voici:

Il a trois ans, les premiers ministres acceptèrent en matière de dreadnoughts, une proportion trois fois inférieure à celle que M. Churchill indique dans son mémoire au Gouvernement canadien, en supprimant notre énorme prépondérance en types antérieurs aux dreadnoughts et en ne tenant pas compte de la puissance supérieure des navires et des canons qu'il oppose à des unités allemandes de beaucoup inférieures. Evidemment, nul ministre de la Marine ne pourrait présenter à la Chambre des évaluations signées par ses lords de l'amirauté, et déclarer qu'elles ne garantissent pas la sécurité de l'empire.

Puis, il n'existe pas de nécessité navale. Il ne saurait en exister; car alors, M. Churchill devrait être mis en accusation. Qu'y a-t-il donc? De la superfluité? Qui ose demander au contribuable canadien de nous procurer plus de vaisseaux qu'il ne nous en faut, ou au contribuable britannique de se charger de leur entretien, une fois construits? Mais la nécessité n'existe peut-être pas ici, dans les eaux européennes mais là-bas, dans les eaux du Pacifique, ce que le mémoire de Churchill donne clairement à entendre. Dans ce cas, pourquoi assigner à

ces vaisseaux une place dans la flotte britannique centrale, au lieu de leur confier la garde des côtes du Pacifique?

Le projet de sir Wilfrid Laurier tendant à la création d'une marine militaire nationale canadienne assure tout secours dont le pouvoir central pourrait avoir besoin à l'avenir. Ici le secours d'ordre financiers est évidemment bien supérieur.

Le projet Laurier nous aurait débarrassés de tous ces ennuis de comptabilité. Le Canada aurait eu ses vaisseaux, au lieu de nous les prêter en compte courant, subordonnément à leur retrait, et c'eût encore été une contribution fort acceptable et bien définie à la défense de l'Empire. Il faudrait savoir pourquoi, en présence de ces avantages évidents, le gouvernement impérial, s'étant d'abord rangé à l'avis de sir Wilfrid Laurier au sujet des responsabilités navales du Canada, adhère aujourd'hui au projet Borden, projet moins logique et moins pratique.

La question est d'autant plus urgente que, comme la presse libérale, sans exception, l'a deviné, l'offre du Canada n'est pas sans conditions et en réalité ne constitue qu'un échange en retour de ce que M. Borden considère comme une part de pouvoir politique. Le Canada doit être régulièrement représenté par un ministre au comité de défense impériale, et en dernière analyse doit acquérir sa pleine part d'influence sur la politique extérieure de l'empire. En d'autres termes, le Canada peut ouvrir un avis, et s'il est rejeté, peut retirer ses vaisseaux. Encore une fois, sommes nous parfaitement francs envers le Canada?

Si nous prenons pour modèle un article du "Times" de lundi, il faudrait dire que nous avons induit le Canada à erreur, parce que la confusion régnait dans nos esprits. D'après le "Times" le comité de défense n'a ni "pouvoir" ni "responsabilité", sauf lorsque le premier ministre donne son acquiescement à ses décisions; il est "simplement consultatif" et "la nomination d'un ministre canadien ne modifiera en rien son caractère". En même temps, l'"élément canadien" augmentera sensiblement l'utilité du comité. La même confusion règne dans ce qui est dit au sujet de l'action du comité auquel le nouveau ministre est adjoint. Il en doit résulter "des relations plus étroites et plus soutenues" entre le cabinet britannique et le gouvernement canadien et en même temps, "la responsabilité existante" de chaque gouvernement envers son parlement n'en recevra aucune atteinte. Il y aura du changement; rien ne sera changé; il y aura d'importants changements; il y aura peu de changement.

Où est le gain? Des vaisseaux dont nous n'avons pas besoin. De la malveillance dont nous n'avons pas besoin non plus. Des discussions touchant ces jeunes nations au sujet d'un partage de pouvoir qui ne saurait être établi sur le pied de la représentation et ne saurait être l'objet d'une équation entre des pays habités par des populations fort différentes occupent des territoires séparés par de grandes distances. On nous avait offert une solution plus simple, plus judicieuse, plus sûre. Pourquoi l'avons-nous rejetée? Sans doute parce que l'amirauté gouverne le gouvernement bien loin que celui-ci gouverne l'amirauté.

Voilà parler franc, et à mon avis, cela indique clairement ce qui doit résulter de tout système tendant à mettre l'accomplissement des devoirs et des obligations naissant de nos relations impériales sur le pied de paiements en écus sonnants. Au lieu de consolider l'empire pareil système tendrait plutôt à sa désagrégation.

Il en découlerait des froissements et, à mon avis, le seul moyen sûr et infaillible qui permette à l'empire de croître sans cesse en force et en véritable union, c'est de laisser chaque partie intégrante de cet empire suivre sa propre voie dans son développement national et diriger ses propres affaires, y compris le devoir qui lui incombe relativement à la défense de l'empire. Si notre gouvernement canadien persiste dans cette tentative de s'acquitter de sa tâche en versant certaines sommes à la Grande-Bretagne en retour de ce qu'elle fait pour notre défense, il arrivera infailliblement, comme cela est déjà manifeste, qu'on discutera les motifs, avec la certitude de voir plus tard la critique s'attaquer au chiffre des sommes données; enfin de ce mélange des affaires politiques des deux nations il ne saurait résulter que des inconvénients.

Que pensent nos concitoyens d'extraction britannique de cette proposition tendant à remettre $35,000,000 à la Grande-Bretagne pour la construction de cuirassés dont les équipages doivent être fournis par la métropole qui doit aussi se charger de leur entretien?

Approuvent-ils la chose? Je ne le pense pas. Ils savent que pareille mesure tend à aggraver le fardeau du contribuable britannique. Des centaines de mille émigrants britanniques sont venus s'établir au Canada. Nombre d'entre eux ont consacré jusqu'à leur dernier dollar à l'amélioration de leurs biens de famille, le minime rendement de la vente de leurs récoltes a été pour eux une cause de vive déception et aujourd'hui ils peuvent difficilement faire face à leurs obligations financières.

Il leur faut payer de forts taux d'intérêt sur les billets consentis aux compagnies qui leur ont vendu des machines agricoles ainsi que sur leurs emprunts, et nombre de colons seront obligés de quitter leurs homesteads cette année et de demander du travail aux travaux de construction des chemins de fer. Leurs proches d'outre-mer sont au courant de ces faits et je suis en lieu de l'affirmer, conseillent à ces colons d'extraction britannique de demander le scrutin sur ce système projeté de contribution et de voter contre. Leurs proches d'outre-mer ne désirent nullement que le Canada affecte cette somme à la construction de cuirassés, alors qu'on a tant besoin d'argent au pays et si les électeurs de la mère patrie étaient appelés à exprimer leur suffrage sur cette question, ils repousseraient l'offre du Canada.

Non, monsieur le président, ce système de coopération sera mal vu, et le système proposé par le chef de l'opposition, nous demandant d'assumer nos propres responsabilités, est la seule mesure qui aboutira à de bons résultats, tout en rendant réellement service à l'empire. Le Canada n'est-il pas tenu en honneur de remplir les engagements auxquels il a souscrit en 1909 et ratifiés en 1911, tendant à la création d'une force navale sur le Pacifique afin de coopérer au besoin avec l'Australie? L'Australie a été fidèle à la convention intervenue et depuis trois ans, elle crée une unité de flotte sans désemparer. Tout récemment, sir Richard McBride, le premier ministre de la Colombie-Anglaise, signalait à l'attention le péril du Pacifique. J'abonde dans le sens de ses observations sur la menace du Japon et le gouvernement fédéral devrait tenir compte de ces avertissements. Le Japon, on le sait, possède déjà une puissante marine et ce peuple énergique et progressiste est en train de perfectionner cette flotte qui, dans un avenir peu éloigné, comptera parmi les plus puissantes flottes mondiales. D'après une récente dépêche, de Sydney, Nouvelle-Galles-du-Sud, donnant le compte rendu d'une interview avec un voyageur, retour du Japon, le gouvernement japonais se propose, au cours de cette année, de donner un grand développement à sa puissance navale.

Le gouvernement du Japon songe à donner un puissant développement à ses constructions navales, afin de faire concurrence au programme tracé par une puissance non désignée: telle est la nouvelle apportée par un passager à bord du Yawatu Maru, arrivé de Tokio dans ce port, aujourd'hui même. Interviewé par un reporter de l'"Evening News", le visiteur a fait allusion au nouveau gouvernement récemment monté au pouvoir au Japon en termes qui ont ému l'Australie, vu que les Australiens et les habitants de la Nouvelle-Zélande ont toujours pensé que le Japon était la nation qui, en toute probabilité, tenterait la conquête du continent.

D'après cette interview, le nouveau cabinet du Japon est partisan d'un fort développement de la flotte, et a déjà mis à l'étude un projet de loi tendant à la réalisation de ses idées.

Citant une publication officielle de l'Etat, le visiteur ajoute: " On le voit, le gouvernement japonais garde le plus profond secret sur sa politique future. Toutefois, les détails que je vais vous donner prouvent que le gouvernement a décidé de marcher sur les brisées d'une certaine puissance maritime, qui n'est pas désignée, et de mettre à exécution le programme naval que voici: construction de sept dreadnoughts au coût de $54,000,000, huit puissants croiseurs au coût de $12,000,000, et quarante-huit contre-torpilleurs, au coût de $24,000,000.

On le voit, continue le voyageur, les autorités japonaises comprennent que ce sont les contre-torpilleurs qui ont porté le coup mortel à la flotte de la Baltique, et par conséquent, ils deviennent fort populaires. Fait fort significatif, le peuple japonais, en dépit des écrasants impôts actuels, ne proteste nullement contre l'énorme coût et le surcroît de taxes qui résulteront de l'application de cet ambitieux programme du gouvernement.

A cet égard, je vois avec plaisir, d'après ma récente dépêche au " London Daily Mail" qu'au cours du prochain été, il y aura conférence entre les représentants du gouvernement impérial, de l'Australie, du Canada et de la Nouvelle-Zélande, dans le but de discuter la nécessité de la coopération entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie pour la protection de leurs communs intérêts, et l'importance d'une communauté d'initiative entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande touchant le Pacifique, ainsi que les relations des unités locales et de la marine impériale en temps de paix et de guerre. J'espère que cette conférence aura lieu, et il sera fort intéressant d'observer l'attitude des représentants de notre gouvernement fédéral en cette circonstance. A en juger d'après le ton du discours prononcé il y a quelque temps par sir Richard McBride, au cours du débat sur l'adresse devant l'assemblée législative de la Colombie-Anglaise, on ne saurait douter qu'il tiendra fortement à ce que le Canada soit fidèle à l'accord intervenu avec l'Australie et installe une unité de la flotte dans les eaux du Pacifique. Si l'on tient compte des convictions politiques de sir Richard McBride, ses observations sont importantes et je vais emprunter à son discours deux citations extraites du compte rendu de la presse de la Colombie-Anglaise.

Parlant de la question de la protection navale des côtes du Pacifique pour le Canada, il s'exprime ainsi:

Chaque jour signale au monde la riche variété de nos ressources et la grandeur de nos possibilités comme une grande nation de l'avenir, tandis que de l'autre côté de la mer, ce merveilleux peuple, les Japonais—et les Chinois aussi—s'occupent activement de s'affirmer comme nation.

On ne peut pas leur reprocher de s'emparer de plus de ressources et de s'assurer de plus grandes possibilités sur ce territoire.

On ne saurait les blâmer de s'intéresser plus qu'il nous semble bon à cette province du Canada et si dans un moment où nous ne sommes pas sur nos gardes, les forces navales de ces nations ou de l'une d'elles traversaient l'océan et prenaient possession d'une partie de notre territoire si désirable, nous Canadiens, n'aurions que nous à blâmer.

C'est là assurément un argument puissant pour la construction d'une marine canadienne pour la défense de nos côtes et j'espère que le Canada, l'Australe et la Nouvelle-Zélande en arriveront à quelque entente pour établir la surveillance des eaux du Pacifique pour la protection de nos côtes sur le Pacifique.

Je ne puis que trouver surprenant que nous ayons entendu dire si peu de choses

de la part des honorables députés de la Colombie-Anglaise sur cette importante question. Sur sept représentants, un seul a exprimé ses vues et il s'est déclaré opposé à une marine canadienne en disant que nous ne pourrions pas équiper une escadre sur le Pacifique.

Mais les honorables députés de la législature de la Colombie-Anglaise paraissent n'avoir aucun doute à ce sujet et je ne crois pas que l'honorable député de Vancouver pense qu'une escadre ne rendrait pas de service sur les côtes du Pacifique. Je suis sûr que son opposition à une marine canadienne n'est qu'un expédient de parti et j'ai vu dans un des journaux de Vancouver, il y a quelques jours, un éditorial qui jette peut-être quelque lumière sur le rôle de l'honorable député.

M. STEVENS: Dans quel journal?

M. WARNOCK: Le " Vancouver Sun ". L'article dit:

Il est bon de retenir que sur une question aussi importante pour le Canada, que la défense navale, il n'y ait eu qu'un seul des sept représentants de la province qui ait cru bon d'émettre une opinion.

Parlant de l'honorable député de Vancouver, l'article dit:

Cette opposition à une marine canadienne vaut la peine d'être expliquée. Il n'a pas une opinion ou une autre sur ce point. Il suit son chef et il se trouve que son chef est M. Borden et non sir Richard McBride. Si M. Stevens était dans la législature de la Colombie-Anglaise, au lieu de siéger à la Chambre des communes il favoriserait aussi ardemment la construction de notre propre marine qu'il y est violemment opposé aujourd'hui.

M. STEVENS: Je soulève une question de règlement. Il est contraire au règlement qu'un député lise des extraits de journaux contenant des commentaires sur des membres de la Chambre. J'ai laissé l'honorable député lire cette attaque contre moi, mais je peux l'assurer que personne, sur la côte du Pacifique, n'accorde beaucoup d'importance à la source d'où provient cet article.

Le PRESIDENT: Je rappellerai à l'honorable député qu'il n'est pas permis d'introduire dans la discussion une attaque personnelle contre un membre de la Chambre.

M. WARNOCK: J'ai sous les yeux une brochure publiée par la " Imperial Maritime League " et intitulée: Danger imminent pour l'Angleterre, et bien qu'il y ait beaucoup de choses dans cette brochure que je n'approuve pas, il y en a quelques-unes que je considère comme étant d'une grande importance. Les paragraphes suivants sont intéressants parce qu'ils ont trait à cette discussion:

Les objets qui rendent nécessaire la maîtrise de la mer par la marine anglaise sont au nombre de trois:

1. Empêcher l'invasion par mer de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande ou de toute autre partie de l'empire.
2. De protéger le commerce maritime de l'Angleterre et tous ses transports militaires.
3. De permettre aux populations anglaises dans toutes ses possessions britanniques de continuer à développer les avantages nationaux parmi les autres nations concurrentes du monde.

Mais les populations britanniques ne pourraient pas réaliser le deuxième objet et par conséquent n'auraient plus le droit de chercher à atteindre le troisième objet, si le nombre des officiers étrangers et des marins étrangers à bord des navires de la marine marchande anglaise, pouvait aller en augmentant sans qu'on y mette un terme. Les navires marchands anglais dont les officiers et les équipages seraient en majorité étrangers, pourraient être anglais de nom, et en loi, mais après qu'une guerre navale aurait éclaté, de fait ils ne resteraient plus anglais. Car des navires montés avec de tels hommes, devraient être protégés non seulement contre les croiseurs ennemis, mais aussi contre leurs propres officiers et leurs équipages et c'est une protection que la marine royale ne pourrait pas leur accorder, malgré sa puissance.

Si la flotte allemande menaçait la marine anglaise et que les équipages étrangers à bord des navires anglais s'éloignaient de nos côtes chargés de vivres à destination de l'Angleterre se révoltaient, notre gouvernement canadien câblerait-il à Londres pour demander de nous envoyer quelques croiseurs pour obliger ces marins à manœuvrer leurs navires? C'est ce qu'il faudrait faire en vertu de ce projet de contribution à la marine britannique; mais si nous avions une escadre à nous, nous serions en état de forcer ces mutins à diriger les navires. Je veux aussi appeler l'attention sur le fait que sans tirer un coup de canon, l'Allemagne pourrait être une menace pour la flotte anglaise en forçant l'Angleterre à concentrer ses navires dans la mer du Nord, laissant ainsi sans protection toutes nos routes commerciales et je crois que c'est un des plus forts arguments en faveur d'une marine canadienne. J'ai toujours eu des difficultés à croire qu'il y avait un besoin urgent et cela encore moins depuis que j'ai lu ce qu'a dit le très honorable Winston Churchill dans son discours à ses électeurs à Dundee, Ecosse, alors qu'il leur disait qu'il n'y avait pas de danger pressant et aucun besoin, que l'Angleterre pouvait maintenir sa suprématie sur les mers et que les populations des colonies ne devaient avoir aucune crainte que la suprématie de l'Angleterre fût en danger.

Je veux maintenant parler de certaines déclarations faites ici par l'honorable député de Calgary (M. Bennett). A la page 4073 du Hansard, se trouve le compte rendu de ses paroles:

J'ai vécu assez longtemps dans l'Ouest au milieu de sa population cosmopolite pour savoir que des feux de joie ont été allumés là-bas

quand les troupes anglaises étaient battues dans le Sud-Africain.

M. STEVENS: Je crois réellement que nous avons le droit de nous objecter à cela. L'honorable député ne lit pas pour exposer un argument . . .

M. DEVLIN: Avant que vous ne donniez votre décision sur la question de règlement, je voudrais montrer que Bourinot dans la procédure parlementaire, page 459. . .

Le PRESIDENT (M. Rainville): Il n'y a pas eu de question de règlement soulevée.

M. DEVLIN: L'honorable député de Vancouver a soulevé une question de règlement.

M. STEVENS: Il n'a pas été question de règlement; j'ai simplement exprimé une opinion.

M. WARNOCK: J'ai vécu dans l'Ouest pendant plus de trente ans et, en qualité de député du groupe agricole de la Chambre, je proteste contre ce qu'a dit l'honorable député de Calgary. Je vais citer l'opinion d'une personne bien informée pour montrer que les paroles de l'honorable député de Calgary n'avaient pas leur raison d'être.

M. MORPHY: J'invoque le règlement. L'honorable député parle absolument à côté de la question. Il n'y a rien dans l'article 2 du bill qui ait un rapport avec ce qu'il dit. Il est absolument en train de violer l'article 18 sur ce point.

M. PUGSLEY: Assurément que l'honorable député a le droit de répondre à un discours prononcé sur ce sujet même par un de ses collègues.

M. WARNOCK: Le "Herald", de Calgary, un journal conservateur, a télégraphié à l'honorable député de Calgary pour lui demander la preuve que des feux de joie avaient été allumés quand les armées anglaises eurent été battues dans le Sud-Africain, et voici la réponse de l'honorable député:

Un des feux de joie dont j'ai voulu parler, a été allumé à Cardston dans l'automne de 1899, quand les troupes anglaises eurent été défaites dans la guerre du Sud-Africain et avant l'envoi du second contingent canadien. Le feu de joie a été allumé dans la soirée qui a précédé mon arrivée à Cardston et j'ai connu tous les détails.

Les déclarations des colons américains que j'ai citées étaient des réponses qui m'ont été faites quand j'ai sollicité des votes pour mon élection. Elles ont été faites à Beiseker, Carstain, Crossfield et d'autres endroits, en présence de M. S. McCarthy, Jim Young, McConnell et autres.

Ottawa, 28 février 1913.

R. B. BENNETT.

Des habitants de Lethbridge qui n'est pas très loin de Cardston prirent immédiatement l'affaire en main. Ils ont interviewé quelques-uns des plus anciens citoyens et des plus notables de Cardston et j'ai ci la réponse de Joseph Card, un des agents les plus actifs des conservateurs à Cardston qui a été interrogé par le "Herald" au sujet de l'histoire contée par l'honorable député de Calgary. Quand le télégramme publié dans le "Herald", de Calgary lui fut lu, M. Card dit:

Veuillez m'inscrire comme ayant affirmé que la déclaration est absolument fausse. Rien de pareil n'est survenu. Jamais les gens d'ici qui sont Américains de naissance n'ont célébré la défaite des Anglais.

Puis, M. J. A. Hammer, un ex-maire de Cardston, qui a vécu dans l'Alberta pendant vingt-six ans, a qualifié de mensonge la déclaration de M. Bennett. Je dirai que j'ai vécu à quarante milles de Cardston pendant plus de vingt ans et j'ai employé des Mormons, sur lesquels l'honorable député de Calgary a pensé sans doute qu'il pouvait jeter le blâme pour avoir allumé les feux de joie. Je dois dire que les Mormons sont nos citoyens les plus loyaux et les plus soumis aux lois que nous ayons. Il n'y a pas de meilleurs citoyens dans l'Ouest et ils parlent de la couronne anglaise avec les expressions les plus loyales. Pas plus l'honorable député de Calgary que personne autre ne peuvent prouver que les feux de joie allumés pour célébrer la défaite des troupes anglaises dans le Sud-Africain, ont été allumés par ces gens en question. Je crois que l'honorable député de Calgary devrait retirer ses paroles et faire des excuses à la population de l'Ouest.

Comme je l'ai déjà dit, ce sont les fermiers de l'Ouest, les hommes qui ont été stigmatisés comme déloyaux et comme désireux d'aller aux Etats-Unis, qui ont envoyé un mémoire au premier ministre Asquith pour l'assurer que les agriculteurs de l'Ouest canadien ne voulaient pas que des taxes fussent imposées au peuple de la mère patrie, pour le bénéfice des intérêts agricoles du Canada. Pourtant l'honorable député de Calgary se lève ici pour accuser ces hommes de déloyauté. Je représente une circonscription qui comprend 40,000 habitants pour la plupart adonnés aux travaux agricoles. J'ai probablement parlé avec plus d'agriculteurs que l'honorable député de Calgary et je puis assurer mes collègues que les déclarations qui m'ont été faites, à moi-même comme à tout candidat dans l'Ouest, tendaient à prouver que la réciprocité était une bonne chose pour le Canada, mais une mauvaise pour les Etats-Unis.

Il est certain que quand l'honorable député de Calgary a dit qu'ils ont voté pour la réciprocité parce que l'oncle Sam la voulait, il fait une déclaration hasardée.

M. JAMESON: J'en appelle au règlement. L'honorable député de Calgary

n'est pas ici, mais selon mon souvenir il a dit quelque chose qui était à sa connaissance personnelle, et je crois que l'on devrait accepter sa déclaration.

M. KNOWLES: L'honorable député de Calgary a prétendu avoir entendu dire que la réciprocité était une bonne chose parce que l'oncle Sam voulait l'avoir. Il n'a pas parlé d'après sa connaissance personnelle au sujet des feux de joie et c'est cette déclaration qui est contredite.

M. DEVLIN: Comme il s'agit d'une chose très importante je demanderais la lecture des déclarations du député de Calgary.

M. PUGSLEY: Je crois que l'on devrait permettre à l'honorable député de continuer.

M. WARNOCK: L'honorable député de Calgary s'en va dans l'Ouest au printemps. Il semble croire à une élection provinciale prochaine et il a l'intention d'y prendre part. Sur tous les hustings on lui montrera les déclarations que j'ai lues et relues et il sera appelé à s'expliquer. Je puis lui assurer que ce sera là la plus belle occasion de sa vie et je ne crois pas que les déclarations qu'il pourra fournir seront de nature à lui attirer bien des votes. Mis au défi il y a quelque temps, au sujet de choses s'emblables dites à Montréal il y a environ un an, il a nié la déclaration prétendant qu'elle a été mal rapportée, mais nous le tenons mintenant et il ne peut la nier. Comme elle sera lue à chaque assemblée, ses dénégations lui donneront beaucoup d'ouvrage.

Je désire attirer l'attention sur les recommandations de l'amiral sir Reginald Henderson qui a été chargé d'aller en Australie aviser le gouvernement sur le meilleur moyen d'équiper ce pays. J'offre ces recommandations au Gouvernement canadien. Il a dit:

> En ce qui concerne les munitions, l'artillerie, la construction des navires, le matériel et les magasins navals etc., je suis généralement d'opinion qu'il serait avantageux pour le Commonwealth, soit au moyen de l'établissement d'usines par le gouvernement, ou en donnant de l'encouragement à l'entreprise privée, de bâtir les chantiers nécessaires à la construction de toutes ces choses, mais que l'avancement progressif s'accomplisse lentement et graduellement; que l'on commence en petit, pour toujours augmenter ensuite jusqu'à ce que l'on puisse manufacturer en Australie tout ce qui est nécessaire à un navire de guerre, y compris les plus gros canons.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) (texte): Monsieur le président, la question qui nous occupe est certainement très importante, l'une des plus importantes qui aient été présentées devant ce Parlement. Si elle devient loi, elle aura pour effet, suivant moi, d'affecter considérablement la politique économique que nous avons dans le pays. Je ne dis pas que l'envoi de 35 millions est de nature à changer notre politique économique, mais je dis que les principes qui sont en jeu auront cet effet. Elle changera nos conditions au point de vue industriel comme au point de vue commercial, j'oserais même dire que cette question implique un changement au point de vue monétaire. Je ne ferai aucune citation, ni ne sortirai-je du sujet qu'il y a devant le comité, mais je me bornerai aux considérations relevant de cette question.

Je dis que c'est contre les intérêts des industries du pays et que cette mesure est de nature à nuire à ces intérêts. Elle nuira aussi à l'augmentation de l'immigration pour laquelle on fait tant de sacrifices sous forme d'annonces et d'argent. On veut attirer ici les immigrants parce que nous avons un grand pays et des industries qui demandent beaucoup de bras. Si nous envoyons ces 35 millions à l'Angleterre, il vaudra mieux à l'avenir payer les ouvriers étrangers pour qu'ils restent chez eux plutôt que de les amener ici, puisque nous diminuerons la main-d'œuvre ici en envoyant cet argent en Angleterre, tandis que la main-d'œuvre requise pour la construction de ces vaisseaux pourrait être réservée pour le pays.

Je comprends que le devoir de tout législateur est de sauvegarder les deniers publics, d'administrer les affaires au mieux de sa connaissance, et avec autant d'économie que possible. Or, je vous le demande, monsieur le président, avons-nous réellement le droit de prendre cet argent et de l'exporter en quelque sorte en Angleterre, quand nous pouvons construire ces vaisseaux ici. Est-ce bien le mandat, est-ce bien la mission que les électeurs nous ont confié, lorsqu'ils nous ont envoyés dans cette Chambre?

Ce sera aussi une augmentation considérable de la taxe qui pèsera sur chaque père de famille. Je crois que l'envoi de cet argent aura également un effet considérable sur nos voies de transport et voici comment: Il ne faut pas perdre de vue que l'argent employé à la construction des navires de guerre devra être employé à l'achat de matériaux nécessaires pour construire ces grands navires et qu'il faudra transporter ces matériaux. Si ces travaux ne sont pas faits ici—et je ne veux pas entrer dans tous les détails,—on privera nos voies de transport de tous ces bénéfices-là.

Tous les ans nous donnons des chartes à des chemins de fer, nous donnons des subsides à ces mêmes chemins de fer pour encourager ces voies de transport. Comment se fait-il que nous irions ensuite chercher à diminuer le trafic qu'elles pourraient avoir grâce à ces travaux de construction navale. Je ne parle pas simplement de la construc-

tion de ces trois navires de guerre, j'ai dans ma pensée plutôt l'établissement de chantiers maritimes, chantiers si nécessaires et que tout le monde réclame. Ceux qui ont traversé ce pays d'un bout à l'autre, ceux qui ont vu les petites industries maritimes qui existent encore sur nos côtes savent que de tels chantiers sont absolument nécessaires. Je crois bien connaître le pays l'ayant traversé complètement trois fois. Lorsque je suis allé sur la côte du Pacifique, j'ai vu trois ou quatre navires de guerre à Esquimalt. C'était en 1897. En 1898 j'ai visité Halifax et j'y ai vu le même spectacle, un nombre considérable d'ouvriers à Esquimalt comme à Halifax avaient du travail rien que pour les petites réparations nécessaires. Depuis que le gouvernement a pris possession des chantiers à Halifax par le départ des navires de guerre anglais, tout le travail a disparu. Allez voir ces usines si bruyantes autrefois et vous les trouverez silencieuses; on dirait que la mort y a passé. En arrêtant le travail qui se faisait dans ces usines, on a empêché cette industrie de prospérer.

Autrefois, Québec fournissait des constructeurs de navires de premier ordre; ces ouvriers sont tellement bons qu'on les cherche un peu partout aujourd'hui. A Montréal, je crois qu'il n'y a plus que trois anciens charpentiers de navire. Il me semble que les ouvriers sont assez capables, assez énergiques pour construire des navires marchands qui sillonneraient les mers comme des navires de guerre; si cette industrie existait dans la province de Québec et dans les Provinces maritimes ce serait la prospérité pour un bon nombre d'ouvriers. On me dira que la construction d'un navire marchand n'est pas la même chose que la construction d'un navire de guerre. Mais cette industrie peut s'apprendre comme les autres et cela serait facile, grâce aux moyens mécaniques que nous avons. Je dis qu'une telle industrie augmenterait beaucoup le trafic de nos voies de transport; donc, il nous faut des chantiers maritimes.

Qui demande cette loi? Je puis parler au nom des deux cent mille ouvriers syndiqués du pays et je puis dire qu'ils ne demandent pas cette loi. Ils lui sont hostiles. Mais s'il faut une marine, nous voulons que notre argent soit dépensé dans le pays.

Ce ne sont pas, non plus, les cultivateurs qui demandent cette loi. Ils forment 60 p. 100 de la population; les ouvriers formant 20 p. 100 et déjà ces 20 p. 100 se sont prononcés contre cette loi dans sa forme actuelle. Voilà 80 p. 100 de la population qui n'en veulent pas. Reste 20 p. 100; je suis convaincu que sur ces 20 p. 100 il n'y en a pas cinq qui demandent une pareille loi. Si 80 p. 100 composés de cultivateurs et d'ouvriers ne veulent pas de cette loi, pourquoi la passer?

M. VERVILLE.

Est-ce à dire que nous, les 220 membres de cette Chambre sommes plus intelligents que les 7 millions et demi de la population du pays? Je sais bien que sur ces 7 millions et demi il y a les femmes et les enfants, mais les 20 p. 100 composant la classe ouvrière sont tous des hommes majeurs, car je parle des ouvriers syndiqués au nombre de deux cent mille. En supposant donc qu'il faudrait diminuer le nombre des cultivateurs dont j'ai parlé, il n'en restera pas moins de 75 p. 100 qui ne veulent pas que cette loi soit passée.

Pour ma part je suis prêt à me conformer à la volonté populaire quand le public se sera prononcé.

Je sais qu'il y a une classe d'hommes qui exerce une grande puissance; on dit que 12 hommes, capitalistes, sont plus puissants que 90 p. 100 de la population des Etats-Unis, et que, au Canada, 25 capitalistes pourraient mettre en banqueroute le pays, tant leur puissance monétaire est grande. Je suis convaincu que si le premier ministre a amené cette mesure, c'est qu'il a été forcé de le faire par ces puissants financiers. On doit se sentir bien malheureux de faire une chose que l'on n'aime pas à faire. Les grands constructeurs de navires en Angleterre sont responsables de la politique du Gouvernement, ce sont eux qui l'ont imposée. Je suis convaincu que les grands capitalistes d'Europe ne sont pas étrangers à cette loi.

Je ne parlerai pas de la loyauté des Canadiens envers l'Angleterre. Je crois que cela est usé, mais je dirai que l'on cherche à faire payer à la loyauté du peuple canadien ces 35 millions envoyés en Angleterre.

Ces 35 millions représentent 25 dollars par famille. Ce serait donc $25 que chaque chef de famille donnerait pour faire travailler des camarades d'au delà des mers. Si, au contraire, nous établissions des chantiers maritimes ici, on donnerait indirectement $18 à ces chefs de famille pour les aider à payer les $25 d'impôt, c'est-à-dire qu'on leur ferait donner $18 sur $25. Je demande à tout député qui est chef de famille, lequel des deux moyens qu'il aimerait à choisir. Je voyais ces jours-ci dans un livre qu'un dreadnought coûtait 12 millions, en chiffres ronds, et que, sur ces 12 millions au delà de 7 étaient absorbés par la main-d'œuvre à part la matière première.

Pourquoi imposer une mesure à la majorité qu'elle ne veut pas, pourquoi imposer un surcroit de taxes aux ouvriers anglais. Pour ma part, je ne voudrais pas le faire. Or, les ouvriers anglais demandent aux ouvriers canadiens de ne pas envoyer ces 35 millions chez eux. Ils se sont prononcés au nombre de 2 millions et quart. Pourquoi imposer un surcroit de taxes aux ouvriers allemands si, par le fait que le Canada va donner trois navires de guerre à l'Angle-

terre, cela va obliger l'Allemagne d'accroître sa marine, ce qui amènera de nouvelles taxes dont le fardeau pèsera sur l'ouvrier allemand. S'il faut faire quelque chose, établissons plutôt des chantiers maritimes ici et construisons des navires dans le pays.

Pourquoi aller fournir du travail ailleurs? Donnons-en à nos ouvriers d'abord qui en ont tant besoin avant d'en fournir aux autres.

Je pourrais dire aussi que les marchands de gros et de détail vont se trouver affectés par cette mesure. Comment peuvent-ils bénéficier de l'envoi de ces 35 millions? Vont-ils avoir beaucoup plus de commandes pour cela? Aussi, je suis bien certain que si vous les consultiez, ils ne seraient guère favorables à ce don.

Les banques, elles, vont-elles en retirer un certain bénéfice? Assurément non. Je pourrais ainsi citer une foule d'autres industries, mais en voilà assez.

Tout le monde admet que nous avons le pays le plus riche du monde en ressources de tout genre. Si nous avions ici des chantiers maritimes, cela développerait nos ressources. Je ne parle pas seulement des navires de guerre, mais surtout de la flotte marchande. On pourrait construire de ces vaisseaux, ce qui rapporterait beaucoup à nos ouvriers.

Croit-on que nos ouvriers ne sont pas assez intelligents, ou que leur intelligence n'est pas assez développée pour apprendre l'industrie de la construction navale? J'ai été peiné d'entendre le premier ministre dire que cela prendrait vingt-cinq ans, peut-être cinquante, avant que nous soyons capables de construire ces navires. Ce n'est pas mon avis.

Pour construire ces navires, il faut du fer, du bois et du charbon. Vous êtes-vous jamais fait une idée de tout le travail attaché à la production de deux ou trois tonnes de houille? Puis, il y aurait le prix du transport de ce charbon aux aciéries où on frabriquerait des plaques d'acier avec notre fer et notre charbon. Encore une fois, je ne parle pas seulement des navires de guerre, mais aussi des navires marchands. Ces grandes aciéries pourraient employer un nombre d'hommes beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui.

Je pourrais prendre l'industrie de la préparation de la peinture qui est considérable et dans lesquelles entre le plomb et le zinc, peinture qui est ensuite utilisée pour les navires.

Je pourrais aussi citer le bois qui entre dans les constructions navales. Vous, monsieur le président, qui représentez un comté où il y a beaucoup de forêts, vous savez que cette industrie est considérable. Le nombre des bûcherons employés dans les chantiers l'hiver est très élevé, pauvres gens qui laissent leur femme et leurs enfants pendant de longs mois, pour abattre les arbres et en faire du bois marchand. Vous les avez vus flotter ce bois le printemps sur les rivières et vous savez qu'un grand nombre de journaliers gagnent ainsi leur vie. Je pourrais faire appel également aux députés de Chicoutimi et Saguenay, de Témiscouata, je ne sais pas même si mon honorable ami de Kamouraska ne se trouve pas dans le même cas. Tous connaissent le travail de ces braves bûcherons canadiens. La préparation du bois donnerait de l'ouvrage à beaucoup d'ouvriers.

Je pourrais citer l'industrie du nickel. Nous possédons 90 p. 100 des mines de nickel du monde entier. Si nous pouvions passer une loi pour empêcher l'exportation du nickel dans les pays étrangers, ce serait un grand bienfait pour le Canada, car le nickel entre beaucoup dans les armements. Avec le nickel, nous avons la clef de la situation, car on ne peut construire des navires de guerre sans mettre, d'après les procédés nouveaux, du nickel.

Nos ouvriers mécaniciens sont très intelligents et très énergiques. Pourquoi ne pas les encourager?

Nous avons nommé une commission pour s'enquérir de l'instruction technique qu'il faut donner aux enfants des ouvriers. Nous avons à Montréal une école technique—j'en connais quelque chose, car je fais partie du bureau de cette école—et je puis vous assurer, monsieur le président, qu'elle est bien outillée. Qu'allons-nous faire des jeunes gens qui vont en sortir l'année prochaine, si nous n'avons pas d'industrie pour les occuper?

On est actuellement en pourparlers pour construire une semblable école à Toronto. Où iront les élèves de cette école lorsqu'ils auront fini leur cours? Si, au contraire, vous établissez des chantiers maritimes, ils y trouveraient de l'ouvrage.

J'ai vu récemment dans un journal que ce serait créer un trust que la construction des navires. On a signalé cela pour faire voir combien ce serait dangereux. On sait que je suis contre tous les trusts. Je devrais combattre ce trust nouveau, dit-on. Mais un trust contrôlé par le Gouvernement, je l'aime mieux qu'un trust étranger. Je sais combien il est difficile de contrôler un trust, mais le Gouvernement pourrait y réussir s'il le voulait sincèrement. En tous cas, j'aime mieux un trust ici qu'un trust à l'étranger.

Je dis que l'envoi de cet argent va nous forcer à augmenter les taxes. Peut-être que l'augmentation ne sera pas directe, mais si par cet envoi on ne peut les réduire, n'est-il pas vrai que cela revient au même.

M. RAINVILLE: A propos de la diminution des taxes, est-ce que la marine préconisée par l'honorable premier ministre et celle adoptée par le chef de l'opposition, ou même les nationalistes qui seraient en faveur de l'armement de nos ports, n'est-il pas vrai qu'au point de vue du montant des taxes, la situation ne serait pas affectée. Je comprends que l'honorable député

ne parle pas plus en faveur de la marine Laurier que de la marine Borden.

M. VERVILLE: Je ne voudrais pas de marine du tout maintenant.

M. PELLETIER: Et pourtant vous avez voté pour.

M. VERVILLE: Entre les deux marines, je préfère celle construite au Canada. Je n'aime pas plus l'une que l'autre; je ne dirai pas que les ouvriers se sont prononcés pour une marine ou pour une autre, ce serait injuste.

M. RAINVILLE: L'honorable député préférerait-il qu'une compagnie viendrait s'établir au pays plutôt que de voir le Gouvernement organiser lui-même des usines. Au point de vue des ouvriers quelle différence y aurait-il?

M. LAPOINTE: Je regrette d'interrompre mon honorable ami, mais je veux appeler l'attention du président sur le mauvais état de l'air dans cette Chambre. Je me suis informé de la cause, et l'on m'a dit qu'on avait donné l'ordre de fermer la ventilation. Je ne suppose pas qu'on l'ait fait en vue de faire souffrir l'opposition, car nos amis de la droite en souffrent comme nous.

Le PRESIDENT: On vient d'ouvrir la ventilation.

M. PELLETIER: Il y a quelque temps, on souffrait beaucoup d'un courant d'air froid, voilà pourquoi la ventilation a été interrompue. J'admets qu'il faut un changement, car l'air laisse à désirer, mais je puis assurer à mon honorable ami que dans ce qui a été fait il n'y a pas eu d'hostilité à l'égard de l'opposition.

M. VERVILLE: Je demande à la minorité de forcer la majorité ici de donner à la majorité du pays ce qu'elle demande.

M. PELLETIER: Il faut que la majorité gouverne, autrement les rôles seraient renversés.

M. VERVILLE: J'espère que la majorité reviendra à de meilleurs sentiments et décidera que le peuple soit consulté. En 1911 le ministre des Postes et le député de Chambly-Verchères étaient d'avis que le peuple devait se prononcer sur cette question. Si le Gouvernement refuse, il pourrait lui arriver une surprise. Cela m'est arrivé à moi-même. S'il y avait besoin d'une police quelque part, ce serait bien sur les côtes du Pacifique. Ceux qui visitent cette côte savent qu'il y existe un péril jaune. Si quelqu'un eût dit qu'en douze ans, la Chine serait une république, je ne sais ce que l'on aurait pensé de lui; cependant, la Chine est devenue une république et l'émigration chinoise sur le Pacifique est considérable. Il est impossible d'assimiler un Chinois. Chinois il arrive, Chinois il repart. Lorsque M. McBride parle du péril chinois, il a raison.

Le péril allemand a été créé par les constructeurs d'Angleterre et le péril anglais par les constructeurs allemands. Les uns et les autres ont besoin de ce péril pour créer la crainte et faire aller leur industrie. Ça été la même histoire de tout temps. Au commencement du siècle dernier, on criait au péril de Napoléon que l'on voyait chaque nuit débarquer sur les côtes d'Angleterre. Plus tard, ça été le péril russe, mais tous ces périls ont disparu les uns après les autres. Ces périls créés à dessein bénéficient à l'industrie et enrichissent les constructeurs de navires de guerre.

Il faut que la Chambre se rappelle que le peuple désire garder son autonomie intacte. La classe ouvrière s'est organisée et si elle a fait des progrès, c'est parce qu'elle a gardé son autonomie; elle a bien un bureau à l'étranger pour ses organisations, mais elle est maîtresse chez elle. Je ne veux pas de fédération impériale et si nous pouvions supprimer les titres de noblesse, faire disparaître les cocardes et les plumes des casquettes militaires, il n'y aurait pas autant de personnes en faveur de la fédération impériale.

Chaque fois qu'il s'agit de l'autonomie des provinces, dans nos comités et ailleurs, on s'unit tous pour la protéger, pourquoi n'en ferions-nous pas autant pour défendre l'autonomie du Canada? J'espère que le Gouvernement comprendra que son devoir est de se rendre à la demande de 90 p. 100 de la population et qu'il lui faut consulter le peuple. Je termine en répétant que s'il nous faut dépenser 35 millions, il vaut mieux que cet argent soit dépensé au Canada et qu'il ne faut pas forcer les ouvriers à supporter des impôts dont ils ne veulent pas. Nous avons beaucoup parlé de nos immenses champs de blé, de nos voies de transport; il est temps que nous commencions à construire des navires pour le transport de ces produits et pour leur protection, mais surtout des navires marchands qui devront sillonner les mers portant fièrement partout le nom du Canada.

M. NESBITT: Lorsqu'il a parlé sur la seconde lecture de ce bill, le très honorable chef du Gouvernement m'a grandement surpris en essayant de faire des tours de passe-passe avec la première résolution et nos amendements et en tentant de démontrer que nous nous étions engagés envers cette résolution. On remarquera que l'amendement à la clause est à peu près le même que celui proposé par le très honorable chef de l'opposition et pour lequel nous avons voté.

Je doute que le premier ministre trouve beaucoup de personnes qui accepteront les

termes de son projet de résolution et des amendements qui s'y rattachent. Bien que cet article n'énonce pas d'une manière déterminée que ce projet de contribution prévoit la construction de trois superdreadnoughts, le leader du Gouvernement, en présentant son projet de résolution, a déclaré que telle était l'intention. Il a en outre déclaré que ce n'était pas la politique permanente du Gouvernement; que ce dernier présenterait une politique permanente après avoir consulté le peuple et que cette contribution était justifiée en raison seulement de l'urgence alléguée en Grande-Bretagne à l'égard des forces navales de l'empire. Certains députés ministériels, ceux de Perth-nord (M. Morphy) et de Brantford (M. Cockshutt), je crois, nous ont appris que c'est la politique permanente du Gouvernement.

M. MORPHY: L'honorable député cite mal mes paroles.

M. NESBITT: Si j'ai mal cité les paroles de l'honorable député, je le regrette, mais, en tout cas, deux ou trois députés de la droite ont déclaré que c'était la politique permanente du Gouvernement actuel.

Quelques MEMBRES: Nommez-les.

M. NESBITT: Je ne puis nommer que l'honorable député de Brantford, mais je sais que d'autres l'ont déclaré.

M. FOSTER (King) (N.-E.): L'honorable député de Brantford a nié cette allégation en ma présence.

M. NESBITT: Je ne désire pas représenter sous un faux jour l'honorable député, ou tout autre membre de la Chambre, mais les "Débats" révéleront l'exactitude ou l'inexactitude de mon allégation. Ces $35,000,000 sont offerts à simple titre de contribution d'urgence, dans le but de construire trois superdreadnoughts pour le compte de la marine britannique. Il est à peine nécessaire de faire observer que nous ne croyons pas de ce côté de la Chambre que cette urgence existe, et je suis absolument certain que même les autres députés de la droite n'y croient pas. Je ne crois pas non plus qu'il soit juste ou équitable de voter $35,000,000 avant que nous ayons été mis au courant des intentions du Gouvernement au sujet de la dépense navale future. Et en exprimant cette opinion, j'ai l'appui du peuple de la constitution électorale que j'ai l'honneur de représenter.

Il me semble très étrange que les chiffres fournis par le leader du Gouvernement au sujet du coût des deux unités de flotte s'élèvent à $68,000,000. J'ai adopté les chiffres fournis par l'amirauté en 1909 relativement au coût de construction d'une unité de flotte à cette époque-là, et j'ai ajouté 10 p. 100, qui représente la différence du coût de construction en Grande-Bretagne et au Canada. La soumission de la Cammell, Laird and Co indique une différence de 16½ p. 100. Si ces chiffres sont exacts, on ne pourrait aucunement justifier de l'addition de 33½ p. 100 comme étant la différence du coût. Lorsqu'on aura établi des chantiers de construction navale au Canada, le coût additionel sera très faible. Nous sommes prêts à admettre que, pour le moment, il faudrait effectuer en Angleterre les armements de la flotte, mais il n'y a pas de motif s'opposant à ce que ces armements ne seraient pas effectués au Canada aussi bien qu'en Australie. L'amiral Henderson a recommandé que l'Australie devrait fournir ses propres canons et munitions, et si l'Australie peut le faire, il n'y a pas de raison qui empêche le Canada d'en faire autant au besoin. Ainsi que l'a déclaré le ministre du Commerce, si nous donnons une contribution, il est juste de supposer que les contributions se suivront à l'avenir. Dans dix ans, s'il est donné suite à cette politique, nous aurons contribué pour $100,000,000, et nous n'aurons rien à montrer en retour. D'un autre côté, même si le coût des deux unités de flotte atteignait $50,000,000, nous possèderions une marine canadienne, dont nous serions fiers, et, dans dix ans, les nations filles seraient en état d'aider à l'empire. On nous a dit que, pour des raisons stratégiques, il était nécessaire à l'amirauté de retirer des mers éloignées les vaisseaux britanniques, et de les concentrer dans les eaux intérieures. La résistance d'une chaîne se mesure à son plus faible chaînon, et, par suite du retrait des vaisseaux britanniques, la partie la plus exposée de l'empire serait les dominions d'outre-mer. C'est une raison pour laquelle nous devrions construire notre propre marine en vue de protéger nos côtes ainsi que notre commerce, et, par ce moyen, soulager la mère patrie de la charge de notre protection.

Une des principales raisons motivant l'opposition à la politique du Gouvernement, c'est qu'elle ne développerait pas un sentiment national canadien. Mes honorables amis de la droite parlent toujours du sentiment impérial, mais, en ce qui me concerne, le Canada vient d'abord, l'impérialisme ensuite. Mes honorables amis de l'autre côté sont apparemment impérialistes en premier lieu et Canadiens ensuite. Nous avons toujours affirmé le droit de diriger nos propres affaires. Certains honorables députés ont demandé quelle différence il y avait entre l'établissement d'une marine canadienne et une contribution en deniers à la mère patrie en vue d'aider à la construction de la marine britannique. Nous, libéraux, nous avons toujours affirmé le droit absolu de diriger nos propres affaires, et l'établissement d'une marine canadienne serait le développement d'une politique de protection de nos propres intérêts, et aurait en même temps pour effet de soulager la

mère patrie de la protection de ces intérêts. Si nous nous aidons à titre de Canadiens, nous aiderons à tout l'empire britannique. Nous éprouverons une très grande difficulté à enseigner aux colons étrangers établis au Canada à aimer le pays de leur adoption en leur enseignant qu'il y a des relations entre des nations européennes et le Canada. Si nous devons en définitive établir une marine canadienne, et si, comme chacun le reconnaît virtuellement aujourd'hui, il n'y a pas urgence, pourquoi donnons-nous $35,000,000, quand nous pourrions virtuellement construire en entier les deux unités de flotte pour ce montant? Et nous posséderions alors quelque chose en propre.

En présentant son projet de résolution, le premier ministre a déclaré qu'il allait demander que le Canada eût une part dans la direction des affaires étrangères de l'empire, lorsqu'il exposerait sa politique permanente. Je suis absolument opposé à assumer toute responsabilité dans la participation à la direction des affaires étrangères de la Grande-Bretagne ou à demander cette participation. Les hommes d'Etat britanniques sont bien plus à même de gérer leurs affaires que nous pourrions le devenir en cinquante ans. La Grande-Bretagne possède des hommes qui ont été dès leur enfance, et de génération en génération, dressés au services diplomatique.

On m'a remis entre les mains le paragraphe suivant, transcrit d'un journal conservateur:

(Canadian Associated Press Cable.)

Londres, 8 mars.—Sous la rubrique de "Mauvais impéralisme," le "Daily News and Leader" discute la sagesse du projet du très honorable M. Borden de forcer l'adoption du bill de la marine au moyen de la clôture.

"La moindre concession qu'il puisse faire au peuple canadien est de le consulter avant de lui faire subir une révolution constitutionnelle condamnée par tous les autres dominions", énonce le journal. "Il ne faut pas s'imaginer que les libéraux canadiens soient les seuls qui condamnent le projet Borden. Le Gouvernement australien a répudié toute politique de ce genre en Australie. Au nom du Gouvernement sud-africain, l'hon. M. Sauer a exprimé sa crainte que le mouvement sur pied dans les différentes parties de l'Empire n'était pas entièrement spontané. Il a censuré la politique du Canada d'avoir un ministre dans le Conseil de Défense, et il a révoqué en doute que le Sud-Africain adhèrerait à la demande.

"Aussi, les premiers résultats de la politique de Borden sont une crise domestique de la plus haute importance au Canada. Nous avons dès le début censuré la substance du projet Borden pour des motifs constitutionnels. Nous avons à plusieurs reprises déclaré que c'était rendre un mauvais service à l'Empire que de mettre aux prises les partis des dominions au sujet de la marine. Le projet Borden a déjà atteint un degré de crise aiguë au Canada. Tous les esprits judicieux conviendront que c'est rendre un service moins avantageux à l'unité impériale."

Je demanderais à mes honorables amis de la droite d'ajouter au deuxième article les mots présentés par mon chef. Quelques mots seulement suffiraient. Ce débat serait clos, et le Parlement serait uni sur cette très importante question.

A leur retour d'Angleterre, je n'ai pas de doute que mon très honorable ami et ses collègues étaient imprégnés de l'idée qu'il y avait urgence; mais ce sentiment s'est dissipé en Angleterre. On reconnaît qu'il n'y a pas urgence, et pour quel motif verserions-nous ces $35,000,000, quand ce pays en a plus besoin que la Grande-Bretagne. Le Gouvernement serait justifié de retirer sa proposition et d'exposer sa politique permanente. S'il désire établir une marine, qu'il le fasse; dans le cas contraire, nous l'avons défié de consulter le pays pour connaître l'opinion du peuple à l'égard du projet actuel. C'est le peuple qui doit en supporter le coût. Sans débattre la question d'un plébiscite au point de vue constitutionnel, j'ose dire que si l'on accordait un plébiscite sur les trois questions, la proposition du Gouvernement, la nôtre, ou l'exemption de toute dépense navale, ce serait cette dernière mesure qui remporterait les suffrages, sauf dans les cités et dans les villes. Si la dépense de ces $35,000,000 était effectuée en conformité de notre proposition, l'esprit du peuple canadien serait bien plus favorablement porté vers cette dépense; mais le Gouvernement est mal avisé, je crois, étant donné qu'il n'y a pas d'urgence, d'avoir recours à des moyens coercitifs pour imposer cette question à la gauche de la Chambre. S'il faut dépenser de l'argent, que la dépense soit effectuée pour la construction d'une marine canadienne.

Je ne crois pas que le peuple canadien désire prendre part aux délibérations dans les questions de la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Le gouvernement britannique a en tout temps manifesté son aptitude à diriger ses propres affaires étrangères. Notre commerce s'accroît, et nous pouvons avec profit consacrer toutes nos énergies à leur habile gestion. Il est vrai que l'adoption de la politique du gouvernement précédent impliquait la dépense d'une somme d'argent plus considérable, mais cette dépense se répartissait sur une période de dix à douze ans, et, à l'expiration de cette période, nous aurions eu quelque chose à montrer en retour. Je n'ai pas à m'excuser d'avoir absorbé une si grande partie du temps de la Chambre, et j'espère que le Gouvernement étudiera de nouveau son projet et qu'il adoptera la politique que désire le peuple canadien.

M. PUGSLEY: J'avais espéré que le ministre de la Marine et des Pêcheries aurait

été en mesure de fournir au comité les renseignements que je lui ai par trois fois demandés au sujet du coût allégué de la construction de vaisseaux de guerre aux Etats-Unis. Le Gouvernement a apparemment repoussé l'idée d'établir une marine canadienne, et des honorables députés ont présenté certains chiffres devant cette Chambre, en vue d'amener le peuple canadien à croire que le coût de construction et d'entretient d'une marine canadienne serait si élevé qu'il serait préférable pour le Canada de donner des contributions au gouvernement impérial.

Il me semble donc que le comité et le peuple devraient avoir quelques renseignements un peu plus exacts relativement au coût de la construction d'une marine canadienne. Certains chiffres ont été fournis à la Chambre lundi par le très honorable premier ministre et d'autres déclarations ont été faites par le ministre de la Marine et des Pêcheries. On a déjà montré qu'il existait de sérieuses inexactitudes dans ces documents. Lundi, sans donner aux membres de la Chambre la possibilité d'examiner les figures avec soin ou de consulter les auteurs qui traitent du sujet, on nous a dit brusquement que si nous ne voulions pas, presque sans discussion, adopter le deuxième article de ce bill, le Gouvernement nous forcerait à rester ici jour et nuit jusqu'à ce qu'il nous ait fatigué et nous ait obligé de céder à ses désirs. Je tiens à enregistrer ma protestation la plus sérieuse contre la conduite tyrannique du Gouvernement qui essaye de priver les honorables députés de la Chambre du droit de parler librement.

Une autre question sur laquelle je veux attirer l'attention du Gouvernement c'est la méthode abusive avec laquelle il traite les fonctionnaires de la Chambre, les membres du personnel du " Hansard " qui sont complètement anéantis par l'accomplissement de leur travail et qui sont incapables de remplir convenablement leur dévoirs. Dans le cours de la semaine nous n'avons pas pu obtenir les comptes rendus complets des discours que nous avons prononcés—discours qui seraient très utiles au peuple du pays s'il avait une occasion de les lire. Je n'hésite pas à dire, en effet qu'il n'y a jamais eu dans l'histoire du Parlement pour la discussion d'une question quelconque, de discours plus importants, plus instructifs et plus intéressants que ceux qui ont été prononcés cette semaine par les honorables députés de l'opposition. Ces discours ont été reproduits en partie seulement; un grand nombre de citations de discours prononcés par des membres de la Chambre, par des membres du gouvernement anglais et par des personnes qualifiées pour parler sur des questions navales, ont été omises dans le compte rendu des " Débats " et le public sera privé de la facilité de connaître, à propos de cette question navale, des faits qu'il lui eut été très important d'apprécier. Mais je suppose que le Gouvernement ne se soucie pas de ce qui peut atteindre la santé du fonctionnaire du Parlement ou d'autres qui sont obligés de rester ici jour et nuit, s'il peut satisfaire son désir de fatiguer l'opposition par l'emploi pur et simple de la force brutale. Je suis d'avis que le public s'intéresse autant au maintien de la liberté de parole pour ses représentants, qu'à l'application du programme du Gouvernement.

L'opposition a prétendu que si l'on votait cette énorme somme d'argent pour construire trois dreadnoughts et les placer entièrement sous la haute direction du gouvernement anglais, ce serait une violation du principe du gouvernement responsable et de cet autre principe pour lequel nos aïeux ont combattu si énergiquement pendant de nombreuses années, celui de pas d'impôt sans représentation. Nos adversaires ont prétendu que le gouvernement anglais ne se proposait pas de lever un tribut sur la population du pays et que par conséquent la contribution ne violait pas ce principe. Le ministre actuel de la Milice (M. Hughes), parlant du principe de l'impôt sans représentation, à propos de l'octroi de contribution au gouvernement britannique, a parlé ainsi à la Chambre en février 1907:

> Il y a aussi une autre école qui s'est formée, dont les disciples ont droit à leurs opinions autant qu'aucun de nous et cette école croit que les colonies devraient contribuer en hommes et en argent pour le maintien de l'empire britannique. Mais cette opinion n'a pas de valeur parce que nous n'avons pas de représentation au Parlement anglais et c'est un principe cher au cœur de tout habitant des colonies que l'impôt entraîne avec lui le droit à la représentation.

Le très honorable premier ministre et ses partisans disent que cette contribution de trois dreadnoughts a été demandée par l'amirauté anglaise dans le mémorandum qui a été soumis à la Chambre. Je prétends qu'il n'y a pas un mot dans le mémorandum du commencement à la fin qui tende même à donner l'impression que l'amirauté anglaise ait demandé ce prêt de trois dreadnoughts et les journaux qui ont cherché à répandre dans le public l'idée que le Gouvernement a adopté cette ligne de conduite parce que l'amirauté anglaise lui avait demandé de le faire, trompent tout simplement le peuple. Si nous pouvions croire que l'amirauté anglaise a demandé cette contribution, nous admettrions que l'amirauté anglaise change aussi facilement d'opinion que le très honorable chef du Gouvernement l'a fait à propos de cette question. En 1909, quand l'amirauté anglaise a été invitée à étudier le programme qui serait le meilleur à adopter par les colonies à propos du pro-

gramme naval, il a été décidé que dans l'intérêt des possessions d'outre-mer et de l'empire il serait préférable que l'Angleterre soit chargée de la défense du cœur de l'empire et que les colonies prennent à leur compte la défense de leurs propres côtes et de leurs propres routes commerciales en construisant des marines locales qui en cas de nécessité seraient disponibles pour contribuer à la défense commune de l'empire. D'après le mémorandum de l'amirauté en 1909, il est absolument évident que j'ai raison.

Permettez que je lise, pour faire connaître le programme déterminé et les idées arrêtées de l'amirauté à ce moment, après avoir étudié complètement cette question importante. Les honorables députés trouveront ce mémorandum aux pages 31 et 32 des documents relatifs à la conférence impériale de 1909. L'amirauté s'exprime ainsi:

Le principal devoir de la prochaine conférence relativement à la défense navale sera, par conséquent, de déterminer la forme dans laquelle les différents gouvernements des possessions peuvent le mieux prendre leur part du fardeau de la défense impériale eu égard aux différentes conditions politiques et géographiques. Considérant les difficultés impliquées, on ne doit pas s'attendre à ce que les discussion avec les différents ministres de la défense résultent en un plan complet et final de la défense navale, mais on espère qu'il sera possible de formuler les grands principes sur lesquels on devrait encourager le développement des forces navales coloniales. En même temps que seraient posés les fondements de futures marines coloniales à être maintenues, dans les différentes parties de l'empire, ces forces contribueraient immédiatement et matériellement aux besoins de la défense impériale.

Je considère que l'amirauté anglaise a fait une déclaration des plus importantes. C'est la base du programme de la défense navale pour les colonies et ce programme a pour objet l'organisation des marines locales par les possessions d'outre-mer, plus spécialement par le Canada et par l'Australie. Depuis lors, jusqu'à maintenant, il ne paraît pas qu'il y ait eu dans aucun document public, présenté à ce Parfement du moins, une indication prouvant que l'amirauté ait varié d'un iota dans la politique qu'elle a fixé. Etudiez le mémorandum présenté maintenant et constatez avec quel soin l'amirauté désire exposer clairement qu'elle ne s'est pas écartée du programme qui a été fixé ou de l'entente conclue entre le Canada et l'Australie.

Si nous nous souvenons que le premier ministre actuel et ses collègues, le ministre de la Marine et des Pêcheries et le directeur général des Postes, sont allés en Angleterre avec l'intention de voir ce qu'ils pouvaient faire pour donner satisfaction à l'élément du parti qui désirait faire quelque chose et, en même temps, avec l'idée de satisfaire cet autre élément représenté par les nationalistes qui avaient exigé qu'on ne fasse rien en fait d'armement impérial, jusqu'à ce que la question ait été soumise au peuple—si nous nous souvenons, dis-je, qu'ils sont allés en Angleterre en vue de faire quelque chose qui ne serait pas une violation des engagements pris avec le parti nationaliste de Québec, par l'entremise de l'honorable député de Jacques-Cartier, l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk), nous pouvons imaginer ce qu'ils ont dû dire au gouvernement impérial et à l'amirauté. N'ont-ils pas attiré l'attention sur le fait qu'il leur était impossible de se lancer dans l'application d'un programme permanent?

Pouvez-vous douter, monsieur le président, que les difficultés rencontrées par le Gouvernement, par suite de l'alliance conclue avec les nationalistes, ont été mentionnées, au moins confidentiellement, au premier lord de l'amirauté et au gouvernement anglais? Et doutez-vous qu'ils aient demandé au premier lord de l'amirauté de leur dire simplement ce qu'ils devaient faire à propos de donner une aide immédiate? Qu'a répondu l'amirauté à cette requête? A-t-elle dit que l'aide fournie par le Canada devait prendre la forme de trois dreadnoughts ou même a-t-elle parlé de dreadnoughts? Pas du tout. A-t-elle dit que cette aide ne consisterait pas en escadres? Mais non. Tout ce qu'elle a dit c'est ceci: Quoique vous fassiez tâchez que cela comprenne un certain nombre de dreadnoughts. Et en donnant leur sens véritable à ces paroles, l'amirauté a dit: Suivant nous, le Canada devrait faire plus que de fournir des cuirassés d'escadre. Cela veut dire que le Canada devrait fournir des croiseurs, des contre-torpilleurs et peut-être des sous-marins, mais quoi que ce soit qu'il fournisse, il devrait comprendre un certain nombre de dreadnoughts et de super-dreadnoughts dans les flottes qu'il organiserait.

Nous constatons que jusqu'au 3 octobre, le Gouvernement n'avait pas décidé s'il devait donner deux ou trois dreadnoughts. C'est très clair par la lettre que le premier ministre adressait à M. Churchill le 3 octobre dernier, dans laquelle il laissait entendre qu'on pourrait demander à notre Parlement de donner deux ou trois dreadnoughts. Si nous fournissions deux escadres comme le propose l'amendement du chef de l'opposition nous nous conformerions absolument à la proposition de l'amirauté qui a été soumise au Gouvernement. On a dit qu'il en coûterait davantage de construire les navires ici qu'en Angleterre. Je demande aux membres du comité, si une raisonnable dépense sous la forme d'une prime ne serait pas justifiable pour encourager l'industrie de la construction maritime dans notre pays. J'ai été dans l'Ouest sur les Grands lacs et j'ai visité des chantiers de construction à Collingwood et à Toronto. Ils sont

tous dans une situation désavantageuse parce que les navires anglais peuvent venir au pays en franchise—non seulement les navires eux-mêmes, mais leur installation, les accessoires et toutes leurs fournitures, tandis que nos constructeurs de navires sont obligés de payer des droits élevés sur les matériaux employés dans la construction des navires. Tout coût additionnel, au lieu d'être imputé à la défense navale du pays, devrait être regardé comme une prime à l'industrie de la construction des navires.

Je regrette que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas à son siège. Je profite de cette circonstance pour consigner dans les colonnes des Débats un extrait d'un rapport publié par le " Times " de Londres, le 25 juillet 1912, d'une conférence entre un comité de la Ligue maritime impériale et le ministre de la marine.

Un des buts avérés de cette ligue semble être d'attaquer la gouvernement anglais sous prétexte qu'il ne hâte pas assez vigoureusement la construction des navires de guerre. Quand le comité a rencontré le ministre de la Marine à l'hôtel Savoy, à Londres, le 24 juillet dernier, il a insisté, au cas où le gouvernement canadien ferait don d'un cuirassé à l'Angleterre, sur le fait que ce navire devrait être une addition au programme naval de la mère patrie. Le journal en question rapporte ainsi la réponse du ministre de la Marine:

Il a été représenté que si le Canada contribuait des navires à la marine anglaise, cette contribution ne devrait pas entraîner une réduction dans le programme naval de l'Angleterre, mais devrait constituer une addition à ce programme.

Autrement dit, le ministre approuve l'idée émise par le comité de la ligue puis il ajoute:

Je partage absolument cette manière de voir et je crois que le gouvernement du Canada est aussi de cet avis; je puis ajouter que c'est l'attitude que nous avons prise ici, pendant les délibérations, et que nous nous sommes efforcés de faire accepter par les autorités compétentes.

Je suis bien aise de voir trois ministres à leur siège—l'honorable ministre de la Justice, qui dirige nos délibérations, je suppose, l'honorable ministre des Douanes (M. Reid) et l'honorable député d'Argenteuil, le président du conseil. Je leur demande s'il est vrai que le premier ministre a été autorisé à imposer au gouvernement anglais la condition que cette contribution du Canada serait une addition au programme naval de l'Angleterre.

Quand un membre de cette Chambre, représentant une circonscription aussi importante que la ville de Saint-Jean, quand un représentant du peuple qui sera appelé à verser une somme de plus de $35,000,000, demande respectueusement si le ministre de la Marine était autorisé à faire cette déclaration au nom du Gouvernement je considère qu'il a le droit d'exiger une réponse. C'est manquer d'égard envers le comité que de refuser de répondre.

M. WRIGHT: L'honorable député a prononcé de nombreux discours depuis le commencement du débat et pourquoi n'a-t-il pas posé cette question quand le premier ministre était à son siège.

M. PUGSLEY: Le devoir du premier ministre et du ministre de la Marine est d'être ici, pendant la discussion de ce bill. S'il ne leur est pas possible d'être présents continuellement, parce qu'on nous oblige à siéger jour et nuit, que le Gouvernement modifie son programme et s'arrange de manière à donner les renseignements que le comité demande. Permettez-moi de citer le reste de la réponse du ministre de la Marine, au sujet de la question d'une politique permanente:

Je tiens à dire que le premier ministre du Canada a clairement exposé la position et a déclaré qu'en ce qui concerne une politique permanente, le peuple canadien est d'avis que si la politique qui sera adoptée comporte une association, elle ne sera possible qu'avec une représentation adéquate.

Le ministre de la Marine était-il autorisé par ses collègues à faire cette déclaration? Quand le premier ministre, le ministre des Postes et le ministre de la Marine sont allés en Angleterre, étaient-ils autorisés par le Gouvernement à imposer cette condition à toute aide que le Canada pourrait offrir pour la défense de l'empire? A titre de représentant du peuple dans cette Chambre, je déclare que le Canada est disposé à offrir, volontairement et sans condition, ce que dans son jugement il croira le plus utile dans la défense du Canada et de l'empire.

Nous demandons que l'argent que le Canada votera soit employé à la construction d'une marine canadienne qui serait, pour employer le langage de l'amirauté en 1909, sous la direction du Gouvernement canadien et toujours disponible pour la défense commune de l'empire, si besoin en est. C'est pour cette raison que nous appuyons l'amendement qui a été proposé. Je rougirais de dire à la mère patrie: Nous ne voulons pas adopter une politique navale permanente; nous ne voulons pas construire de marine si vous n'acceptez pas nos conditions et si vous ne nous admettez pas dans les conseils où sont discutées les questions de politique étrangère.

Il y a quelques années, le parti conservateur voulait marchander avec la mère patrie au sujet d'un traitement de faveur. En 1897 les conservateurs déclaraient que ce traitement de faveur accordé à l'Angleterre était une chose injuste, qui ruinerait

les industries canadiennes et que le Canada ne devait pas accorder un traitement de faveur à l'Angleterre sans exiger quelque chose en retour. A cela, le parti libéral répondait que le Canada était prêt à faire son devoir envers la mère patrie et envers l'empire, sans poser de conditions.

M. MACDONELL: Sur quoi l'honorable député s'appuie-t-il pour affirmer que le parti conservateur a combattu le traitement de faveur accordé à l'Angleterre?

M. PUGSLEY: Je prends mes preuves dans les Débats. Lorsque l'honorable député d'Halifax (M. Russell), qui est aujourd'hui juge, proposa une résolution pour approuver ce traitement de faveur, le parti conservateur vota contre la résolution et se déclara par là opposé à cette concession douanière.

M. MACDONELL: Vous ne trouverez pas cela dans les Débats.

M. OLIVER: L'honorable député prétend-il que ce que dit mon honorable ami (M. Pugsley) est faux?

M. MACDONELL: L'honorable député fait une affirmation générale que je ne saisis pas très bien. Je lui demande de préciser et il se donne bien garde de le faire.

M. WILSON (Laval): L'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) a déclaré en plein Parlement qu'il était opposé à ce traitement de faveur accordé à l'Angleterre, qu'il le considérait comme un vol et que c'était un moyen imaginé pour enrichir les industriels de la Grande-Bretagne.

M. PUGSLEY: A moins qu'on ait l'intention de siéger le dimanche je n'en dirai guère davantage, vu que d'autres députés se proposent de prendre la parole, si la séance doit être levée ce soir. Vous pouvez peut-être me renseigner sur ce point, monsieur le président, et me dire si le Gouvernement a l'intention de continuer la séance pendant la journée de demain; s'il doit en être ainsi, je continuerai mes remarques pendant quelque temps.

J'ai quelques observations à faire concernant l'attitude prise par l'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. Maclean). Ayant été longtemps son associé politique et ayant beaucoup d'estime pour sa personne, c'est avec un vif plaisir que j'ai vu ses remarques accueillies avec tant d'enthousiasme par les honorables députés de la droite. Pendant qu'il parlait et que le parti ministériel applaudissait, je me disais que ce dernier ne saisissait pas tous les arguments qu'il donnait en faveur d'une marine canadienne.

M. SHARPE: Il a voté en faveur de la contribution.

M. PUGSLEY: Mais avant de voter, il a donné des explications; il a dit ce qu'il pensait d'une marine canadienne et en agissant ainsi, il s'est montré plus courageux que l'honorable député d'Ontario-nord qui pense absolument comme son collègue de Sunbury-et-Queen, sur cette question d'une marine canadienne.

Mon honorable ami a été trompé par cette prétention erronée des députés de la droite qui disent que l'amirauté a demandé trois dreadnoughts. Il a été démontré que cela est absolument inexact. Mon honorable ami dit bien que nous devons faire ce que l'amirauté attend de nous, mais il a ajouté que le Canada doit avoir une marine. Permettez-moi de rapporter ce qu'il disait à ce sujet le 7 février 1910:

> Je considérerais comme une lâcheté de nous contenter de donner de l'argent sans rien contribuer en hommes et en navires, pour prendre part aux combats. Si nous n'avons pas de navires canadiens, montés par des Canadiens, et si nous nous contentons de verser une contribution monétaire à l'amirauté, pour qu'elle construise des navires, nous ne prendrons jamais à notre participation à la défense navale de l'empire l'intérêt immédiat et intime, que nous y prendrions, autrement.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen a aussi raison de dire que la création d'une marine canadienne aurait infailliblement pour résultat de doter le pays d'une grande industrie. Les Canadiens réusissent dans toutes les autres industries, des villes manufacturières surgissent sur tous les points du Canada et cependant, nous avons l'humiliation de voir que dans cette industrie particulière, nous rétrogadons, que tous les vaisseaux que nous possédons sont construits à l'étranger et que nos chantiers, si animés naguère, sont maintenant déserts.

Vous êtes un homme entreprenant et énergique, monsieur le président (M. Nickle) vous représentez une circonscription où la construction maritime est très active et je vous demande s'il ne serait pas à propos de faire quelques sacrifices pour encourager la construction maritime au Canada. Ce serait un beau jour pour moi s'il m'était donné de voir deux ou trois chantiers sur l'Atlantique et au moins sur le Pacifique.

J'ai déjà expliqué que j'ai constaté à Quincy (Mass.), que l'installation d'un chantier capable de construire les plus grands dreadnoughts ne coûte pas plus de quatre millions de dollars. Celui dont je parle existe depuis douze ans et a déjà construit 114 navires, y compris ceux qui sont actuellement en chantier. J'ai acquis la preuve que nous sommes parfaitement en état d'établir cette industrie au Canada. Plus tard, quand nous aurions une marine canadienne, quand l'Australie aurait sa marine, quand la Nouvelle-Zélande aurait aussi la sienne, ne serait-ce pas un beau

spectacle de voir ces belles flottes réunies à celles de la mère patrie, pour former la grande marine impériale, chacune battant son propre pavillon, mais aussi arborant l'enseigne blanche, symbole de l'autorité de la couronne que nous servons tous et à laquelle nous sommes tous dévoués. Ce serait un spectacle réconfortant et bien propre à nous donner l'orgueil, non seulement de notre pays, mais de l'immense empire auquel nous appartenons et que nous espérons voir vivre à jamais.

M. W. H. WHITE (Victoria, Alberta): Puisque cette question de la défense navale de l'empire a pris une telle importance, il n'est que juste pour mes commettants et pour l'Ouest en général que je fasse connaître à la Chambre les sentiments de cette partie du pays sur cette question. Quand elle est venue en discussion il y a quatre ans, la population de l'Ouest n'y portait pas autant d'intérêt que les anciennes provinces ou les provinces plus rapprochées de l'océan. Mais à en juger par les lettres que je reçois depuis quelques semaines, jamais depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, une question n'a plus vivement passionné l'intention publique. Parmi toutes les lettres que j'ai reçues, il ne s'en trouve pas une seule favorable à la contribution. Quelques-unes ne laissent pas percer un grand enthousiasme pour la marine, mais dans toutes, on donne la préférence à la marine canadienne, sur une politique de cotribution.

Quand l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) proposa sa résolution concernant la défense impériale, il y a quatre ans, je craignais qu'elle ne rencontrât de l'opposition en certains quartiers et la manière dont la question fut réglée m'a vivement impressionné. C'est à ce moment que nous avons compris que le gouvernement du pays avait un grand homme d'Etat à sa tête. Bien que la résolution fût proposée par un membre de l'opposition, le premier ministre déclara qu'une résolution concernant la défense de l'empire ne devait pas être livrée aux discussions des partis. Les chefs des deux partis se consultèrent et tombèrent d'accord; c'est ainsi que la résolution fut adoptée à l'unanimité. Nous pouvions tous nous entendre sur la proposition contenue dans cette résolution, parce qu'elle tendait à l'application d'un principe destiné à servir les intérêts de l'empire. Je me rappelle que l'on disait à cette occasion que sur toutes les questions d'un intérêt vital pour l'empire, on trouverait toujours les Canadiens unanimes. Si la proposition qui nous est faite aujourd'hui était plus généreuse, plus large, il n'y aurait pas de divergence d'opinions et nous serions tous du même côté.

Pour revenir aux sentiments de la population de l'Ouest, je ne crois pas pouvoir faire mieux qu'en citant un article publié récemment dans le "Grain Growers' Guide." Il représente assez fidèlement l'opinion publique dans l'Ouest, sur cette question de la marine:

Le geste de la convention des producteurs de grains à Brandon, en se déclarant favorable à la paix internationale et à l'arbitrage et opposée aux deux politiques navales canadiennes, excite considérablement l'opinion publique. L'association des producteurs de grains est la première institution importante du Canada à prendre une attitude aussi radicale. Dans certains quartiers les producteurs de grains sont taxés d'étroitesse d'esprit et d'égoisme; dans d'autres quartiers, on les félicite bruyamment de leur courage et de leur patriotisme bien entendu. Nous ne croyons pas qu'il existe une seule association qui ait étudié avec plus de soin cette question de la marine dans ses relations avec la guerre et la paix. Les producteurs de grains sont bien renseignés sur le sujet et ne se sont pas prononcés à la légère. Le mémoire, préparé par l'amirauté anglaise et remis à M. Borden, déclare expressément que les circonstances ne sont pas critiques, qu'il n'exitse pas de danger imminent et que quelle que soit la contribution du Canada, l'Angleterre seule, maintiendra une force navale suffisante pour assurer sa sécurité, indépendamment de tout concours extérieur. Nous sommes convaincus que si l'Angleterre était réellement en danger, il n'y a pas un cultivateur de l'Ouest canadien qui ne fût disposé à lui venir en aide.

Je n'ai aucun doute que ces lignes représentent exactement les sentiments des cultivateurs de l'Ouest. Ils sont trop occupés à coloniser le pays et à gagner leur vie pour porter aux intérêts publics autant d'attention qu'ils le voudraient. Mais je sais aussi que s'ils croyaient réellement à l'existence d'un danger, ils seraient prêts non seulement à contribuer, mais aussi à prendre du service, comme ils l'ont fait lors de la guerre sud-africaine.

L'opinion des hommes d'Etat anglais et des autorités navales est certainement précieuse, car ils sont plus en état que nous de connaître ces questions; mais je crois aussi que nous connaissons aussi bien qu'eux les conditions qui existent dans ce pays. Nous avons toujours été disposés à défendre le Canada et même à prendre du service à l'étranger, pour aller au secours de l'empire. Bien que nous soyons très occupés de nos propres affaires, nous ne refusons pas de faire notre devoir quand l'occasion le requiert.

J'ai été surpris d'entendre le ministre des Postes (M. Pelletier) dire au mois de décembre dernier que nous ne devons pas construire une marine canadienne, parce que cela nous coûterait plus cher que de la faire construire en Angleterre. Je n'ai aucun doute qu'il est plus coûteux de construire quoi que ce soit au Canada qu'en Angleterre, même des dreadnoughts. Mais le Canada a toujours été capable de payer pour tout ce qu'il a entrepris de faire. La

construction du chemin de fer Canadien-Pacifique et celle du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique était des entreprises difficiles. Mais nous en sommes venus à bout. La construction de ces deux chemins de fer nous a peut-être coûté plus cher que si nous avions eu plus d'expérience dans ces sortes d'entreprises mais le prix d'une chose n'est pas une raison pour que nous renoncions à un principe. L'honorable ministre a aussi prétendu que nous ne pouvions pas trouver de marins au Canada pour le " Niobe " et le " Rainbow ". Il nous en a donné l'explication quand il nous a informé que ces marins recevaient 50 et 70 cents par jour. Ainsi, son seul argument contre une marine canadienne, c'est que nous ne pourrions pas avoir d'équipage pour nos navires, sans offrir un salaire raisonnable aux matelots.

Mais il y a une autre raison. Je possède une certaine expérience dans les affaires de la milice et des officiers qui ont servi dans des corps d'élite, dans la cavalerie anglaise, m'ont déclaré que des centaines d'aspirants étaient refusés chaque jour, aux salles de recrutement du 17e et du 12e régiment des " Lanciers ". D'autres régiments anglais éprouvent beaucoup de difficultés à trouver un nombre suffisant de recrues pour cause d'impopularité. Ce n'est pas la solde qui attire un homme à l'armée. Est-il étonnant que les jeunes Candiens ne se soient pas empressés de prendre du service dans la marine canadienne, quand nos navires étaient ridiculisés d'un bout à l'autre du pays et quand la solde était de 50 cents par jour. Si nous ne pouvions pas trouver assez de matelots à moins, je n'aurais pas d'objection à ce que la solde fût portée à deux dollars par jour.

La plupart des députés qui ont pris la parole en faveur du projet ministériel sont des avocats. Trois d'entre eux viennent des provinces de l'Ouest; ils avaient été chargés par le Gouvernement de défendre le projet de leur mieux. Très peu de représentants du Manitoba ont pris la parole. On dirait qu'il n'osent pas toucher au bill de peur d'y laisser leurs empreintes digitales. Le Gouvernement n'a pas encore requis les services d'un avocat de la Saskatchewan, bien que nous en ayions plusieurs de cette province, jouissant d'une grande réputation.

Un député de la province d'Alberta nous a raconté que les défaites anglaises dans l'Afrique du Sud avait été célébrées par des feux de joie dans sa province. Je mentionne le fait parce que j'ai reçu des lettres par douzaines, pour protester contre cette assertion et me demander de la contredire dans la Chambre. Si l'honorable député en question était ici ce soir, je lui demanderais dans quelle partie de la province la chose a eu lieu. Une pareille assertion est une insulte au patriotisme de la population de l'Alberta. On me permettra de faire observer que pendant la guerre contre les Boers, la circonscription électorale dont parle l'honorable député de Calgary (M. Bennett) a fourni plus de volontaires que toute autre circonscription du Canada, sans en excepter la ville de Toronto. Mon honorable ami voudra faire croire que ces gens étaient restés chez eux et allumaient des feux de joie pendant que leurs amis, leurs parents peut-être, se faisaient tuer dans l'Afrique du Sud. L'honorable député n'est pas tout à fait un inconnu dans sa province. Pour ma part, je le connais depuis nombre d'années. Je l'ai rencontré pour la première fois en 1900. A cette époque il était activement occupé à exploiter un prétendu scandale concernant la manière dont le Gouvernement libéral s'était conduit envers les volontaires de l'Alberta et des autres provinces de l'Ouest. Il prétendait avoir été informé par certains volontaires que les rations distribuées par le Gouvernement canadien avaient causé la mort de plus de soldats que les balles des Boers.

Je rappelle cet incident pour faire savoir à la population de l'Est que ce n'est pas la première fois que l'honorable député de Calgary se montre dans ce rôle. Il l'a déjà tenu il y a quinze ou seize ans. Je tenais à faire disparaître l'impression que ses paroles auraient pu laisser et savoir au juste à quels endroits ont été allumés les feux de joies dont il nous a parlé. D'après un journal de Calgary, la chose se serait passée à Cardston, qui faisait partie de la circonscription de Calgary à cette époque, et mon honorable ami cherchait à s'assurer des suffrages des électeurs de cette localité. Une personne qui a entendu le discours prononcé à cette occasion, à Cardston en 1900, me disait, ces jours derniers, que l'honorable député de Calgary avait parlé exclusivement des excellentes relations qui existaient entre les Américains et les Canadiens. Il n'a pas reproché à ses auditeurs de manquer de patriotisme.

Il a prétendu que les électeurs n'avaient pas voté pour la réciprocité parce que c'était une excellente chose pour le Canada, mais parce qu'ils étaient Américains et que les Etats-Unis la demandait. Un homme qui a quitté sa patrie et qui est allé s'établir à l'étranger pour améliorer son sort, et qui a enduré toutes les misères d'un colon, ne votera jamais en faveur du pays qu'il a quitté, au détriment de sa patrie d'adoption.

L'honorable député de Calgary nous a parlé avec beaucoup d'éloquence de nos obligations envers la Grande-Bretagne. Il disait que quelle que soit la direction dans laquelle il tourne ses regards, il voit partout des preuves des grandes choses que

l'Angleterre a fait pour nous et il termina par une citation de Browning:

Here and there did England help me;
How can I help England?—say.

Je me demande s'il avait le même désir d'aider la Grande-Bretagne en 1899, lors du départ du deuxième contingent de la Cavalerie Strathcona. A cette époque il pouvait avoir vingt-six ou vingt-sept ans et si je ne suis pas trop mauvais juge, il aurait été admis à l'inspection. Lui qui se tourmente tellement à l'idée de savoir comment il pourra jamais s'acquitter de la dette qu'il a contractée envers l'Angleterre, n'a-t-il pas songé que l'occasion était favorable pour faire quelque chose pour le pays auquel il doit tant?

M. BENNETT (Calgary): Oui, j'ai offert mes services, mais je n'ai pas été accepté à l'inspection.

M. WHITE: Je suis satisfait de cette réponse. Je n'avais aucun doute que mon honorable ami avait offert ses services. C'est probablement ce qui lui fait tant regretter de n'avoir pas pu payer sa dette.

Si le présent bill est adopté, ces trois dreadnoughts canadiens navigueront un jour avec les escadres impériales. L'honorable premier ministre nous a promis, en guise d'appât, qu'ils porteraient des noms historiques. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a suggéré les noms de Pelletier, Nantel et Monk. Je considère ces trois noms comme très appropriés car personne n'a plus contribué que ces trois personnages à décider le gouvernement à adopter cette politique de contribution.

Pendant la guerre boer, après la bataille de Paardeberg, il y eut de grandes réjouissances; les citoyens, dans un rayon de 25 milles, se réunirent et allumèrent des feux de joie pour célébrer la victoire. On donna de nombreuses projections avec une lanterne magique et je n'oublierai jamais les tonnerres d'applaudissements par lesquels était saluée l'apparition des généraux anglais, comme Roberts et Kitchener.

S'il y avait un combat naval dans la mer du Nord et si, d'une manière ou d'une autre, un navire canadien, le Nantel ou le Pelletier, se distinguait, les citoyens du Canada célébreraient-ils la victoire de la même manière, sachant qu'il n'y avait pas de Canadiens sur ces navires? Se fait-on une idée de l'enthousiasme que provoquerait la projection sur une toile d'un navire qui n'aurait de canadien que ce nom de Pelletier et de Nantel?

Le ministre des Postes prétend que nous ne pourrions pas trouver d'équipages pour ces navires. Dans les seules provinces de l'Ouest, nous avons pu fournir trois contingents pour l'Afrique du Sud, à une époque où la population n'était pas le dixième de ce qu'elle est aujourd'hui et un grand nombre d'aspirants furent refusés. Je partage son avis quand il dit que nous ne pourrons pas avoir de bons marins pour 50, 60 ou 70 cents par jour, pendant qu'en Angleterre on trouve d'excellents marins à raison de 36 cents par jour.

Je suis convaincu que les trois quarts des réguliers du Canada sont des Anglais. Au point de vue canadien ou national, il est indifférent que ces militaires servent sur terre ou sur mer. Il nous viendrait certainement beaucoup de marins de la mère patrie, parce que la solde ici serait le double de ce qu'elle est en Angleterre. Le ministre des Postes dit qu'il nous faudrait payer trois fois plus cher. Un pays qui est assez riche pour faire un cadeau de $35,000,000 n'a pas le droit de marchander sur la solde des marins. Payons ce qu'il est nécessaire de payer; nous aurons toujours la satisfaction de savoir que notre argent est dépensé pour quelque chose qui nous appartient.

On a aussi prétendu que l'idée d'une flotte canadienne est une doctrine séparatiste. L'autre jour l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) avait la parole et faisait remarquer que sa famille habitait ce pays depuis neuf générations et j'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) l'interrompre pour lui demander s'il voulait la séparation du Canada de l'Angleterre Il prétendait n'avoir aucune objection à la nationalité de mon honorable ami, mais il voulait s'assurer de ses sentiments. Quant à lui, il se vantait de descendre des Loyalistes émigrés des Etats-Unis; et déclarait que sa famille, du côté maternel, habitait le Canada depuis cinq générations. Du côté paternel, la lignée canadienne ne remonte pas aussi loin. Je crois qu'il nous a dit que son père était venu d'Angleterre. Je lui dirai à mon tour qu'un de mes ancêtres a pris part à la guerre de 1877; il n'appartenait pas à ce qu'on appelle les "United Empire Loyalists": c'était un soldat et il est resté de tradition dans ma famille qu'il ne se faisait pas une très haute idée des "United Empire Loyalistes". Il y avait, à cette époque, deux catégories de loyalistes. D'après mon illustre ancêtre, il y avait la catégorie des non-combattants.

M. BUREAU: Les partisans de la contribution.

M. WHITE: On m'a rapporté qu'un certain nombre d'entre eux ont abandonné leur demeure et tout ce qu'ils avaient pour chercher un refuge dans la forêt. Ils ignoraient qu'ils se trouvaient en territoire canadien. Comment voulez-vous qu'en pleine forêt, on sache si on a franchi la frontière? Le but de ces fugitifs était de s'éloigner autant que possible des champs de ba-

taille. Je ne veux rien dire de désobligeant pour les "United Empire Loyalists", mais il y avait une autre catégorie de sujets anglais qui se sont battus pour leur pays et qui, après la défaite, ont renoncé à tout ce qu'ils avaient pour émigrer. Ces derniers étaient les véritables patriotes. L'honorable député de Frontenac ne nous a pas dit à quelle catégorie il appartenait. Si ses ancêtres étaient parmi ceux qui ont cherché un refuge dans la forêt, il reste fidèle à son origine, en se prononçant en faveur d'une contribution et contre une marine canadienne.

Puisque l'honorable premier ministre ne veut pas consulter le peuple sur cette question, je me suis demandé comment ce dernier s'est prononcé, par la voix de ses représentants. Nous supposons qu'un député est envoyé ici pour représenter les opinions de ses électeurs, et je ne crois pas qu'un député voudrait exprimer une opinion qu'il saurait contraire aux sentiments de ceux qui l'envoient ici. Je me suis donné la peine de faire le calcul, comté par comté, et province par province, pour savoir combien d'électeurs, représentés par leurs députés, se sont prononcés en faveur du bill et combien se sont prononcés contre. D'après mes calculs, il se trouve que l'idée d'une contribution est repoussée par trente contre un.

Dans la province du Nouveau-Brunswick, 80,000 électeurs se sont prononcés en faveur de la contribution, par l'intermédiaire de leurs représentants dans cette Chambre, et 191,717 contre. Si nos honorables amis de la droite acceptent cette manière de calculer, ils constateront que même dans la province d'Ontario, qui passe pour être la plus favorable au projet ministériel, plus d'électeurs se sont prononcés contre la contribution que pour la contribution. Il en est de même dans toutes les autres provinces et aussi dans l'Alberta, où se trouve la circonscription de l'honorable député (M. Bennett) qui représente 60,000 électeurs sur un total de 374,000. D'ailleurs, tous ses électeurs n'approuvent pas son attitude, puisque plusieurs m'ont écrit à cet effet.

Je lisais l'autre jour un article écrit par un membre du parlement anglais. On nous a cité tant d'opinions d'unionistes qu'on me pardonnera de donner celles d'un député libéral.

M. J. Allan Baker, M.P. (libéral, Finsbury), discutant la question de la marine canadienne, dans le dernier numéro de la "Contemporary Review", croit que le projet de sir Wilfrid Laurier plaira beaucoup plus au peuple canadien. Il proteste contre les chiffres dont l'honorabel M. Borden s'est servi pour engager la Chambre à voter une aide immédiate.

Le mémoire de M. Borden, dit M. Baker, contient des chiffres alarmants. En comparant la marine anglaise avec les flottes réunies des pays européens, il réussit à démontrer qu'en 1915, nous n'aurons que trente cinq dreadnoughts, contre cinquante et un; mais c'est une base de comparaison absurde. La comparaison la moins favorable et la seule raisonnable, est celle faite par l'honorable Winston Churchill, en réponse à lord Charles Beresford. En opposant l'Angleterre à la triple alliance, la réponse de M. Churchill fait voir qu'en 1914, nous aurons 29 dreadnoughts à opposer aux 28 de la triple alliance. En 1915, les chiffres seront de 35 contre 33. Notre supériorité sur la triple alliance dans les navires de toute classe, non seulement en nombre, mais en tonnage, en armements et en équipages, est si forte qu'on peut l'appeler accablante.

M. Baker donne comme une raison à l'appui de sa prétention que la politique de sir Wilfrid Laurier est la meilleure des deux, "qu'elle assure directement ce qui est incontestablement le désir d'un très grand nombre de Canadiens, la présence de navires de guerre dans les eaux canadiennes.... En adoptant cette politique, le Canada paierait sa dette en diminuant considérablement les responsabilités de l'amirauté anglaise. Ce n'est qu'en adoptant la politique de sir Wilfrid Laurier que l'on pourra mettre un frein raisonnable aux dépenses navales du Canada. S'il faut que le Canada tienne compte des besoins de l'Angleterre et de l'empire, en même temps que des siens, il n'existe aucun moyen de déterminer le chiffre de ses dépenses. Si les Canadiens désirent offrir de l'aide en supportant une partie du fardeau de la défense navale, ils doivent être prêts à servir eux-mêmes et le seul moyen de les y amener, c'est d'avoir une marine nationale. La politique de sir Wilfrid Laurier ne nous précipite pas inconsidérément dans les problèmes de fédération impériale, qu'impliquerait nécessairement la politique de contribution de M. Borden.

Voici l'opinion d'une autorité compétente. M. Baker est un Canadien, membre de la Chambre des communes d'Angleterre et partisan du Gouvernement; je préfère prendre son avis que les raisons données par les honorables députés de la droite

M. BUREAU: Ils ne nous en donnent aucune.

M. WHITE: Disons alors que les raisons qu'ils ont essayé de donner.

On a aussi parlé du fardeau des impôts. Je lisais ces jours derniers un article du "Citizen" concernant les impôts douaniers au Canada et dans quelques autres pays. Je concède que les droits de douanes et d'accises sont les seuls que l'ouvrier ait à payer en Angleterre. Les chiffres cités par le "Citizen" établissent que les impôts douaniers, perçus dans le Royaume-Uni, représentent $3.75 par tête de la population; en France, $2.25; en Allemagne, $2.50; aux Etats-Unis, $3.45. Il est assez surprenant d'apprendre que les impôts douaniers, au Canada, s'élèvent à $15 par tête de la population. Le "Citizen" déclare que c'est un splendide résultat et est enchanté de voir que le Canada, le plus

jeune de tous les pays, est celui qui paie le plus, par tête, en impôts douaniers.

Etudions un peu les effets de cette situation sur le peuple, particulièrement au point de vue des cultivateurs de l'Ouest. Les impôts douaniers, durant le dernier exercice, ont rapporté $114,000,000. On propose de prendre $35,000,000 à même le fonds du Revenu consolidé et de les donner pour la protection de l'empire—d'envoyer cet argent en dehors du pays. Supposons qu'un cultivateur de l'Ouest soit assez entreprenant pour acheter un moulin à battre, qui est une machine très nécessaire et très avantageuse pour lui et pour tous ses voisins. Ce cultivateur aura à acquitter un impôt de 17½ p. 100 sur une somme d'environ $5,000. C'est-à-dire qu'il aura environ $800 à payer. Il se trouve à verser $600 pour protéger les intérêts canadiens et $200 pour protéger le Canada.

Pendant la campagne électorale de 1911, on demandait aux cultivateurs de voter en faveur de la création d'un marché intérieur, pour que notre argent restât dans notre pays. L'honorable député de Sunbury-et-Queen, dont le discours a été cité ce matin, a démontré que les neuf-dixièmes du coût d'un navire de guerre représentent la main-d'œuvre. On pourrait prétendre que la différence entre une contribution et une marine canadienne consiste en ceci: ou envoyer $35,000,000 en dehors du pays, ou ouvrir un marché intérieur, équivalent à $35,000,000. Dans les prairies de l'Ouest, toutes les granges sont remplies et on offre 18 cents par boisseau, aux cultivateurs, pour leur avoine—moins que les frais de semence et de récolte. Un marché intérieur serait certainement une excellente chose pour des producteurs qui paient si cher pour la protection.

Il ne s'agit pas ici d'attachement à l'empire, mon, car peu importe le sentiment qu'il entretient à cet endroit, le contribuable préfère qu'on dépense l'argent dans son propre pays. Il pourrait être intéressant d'étudier la nature du sentiment que les différentes provinces ont exprimé au cours de ce débat et d'établir la comparaison entre le chiffre total de la population représentée par ceux qui ont soutenu l'affirmative et par ceux-là qui ont soutenu la négative. Le seul moyen qui nous permette maintenant de connaître l'avis du peuple, tel qu'exprimé par ses représentants, c'est d'établir la comparaison dont je parle. Je constate que, dans le cas de la province de Québec, 1,400,000 citoyens sont opposés à cette politique de contribution, s'il faut en juger par le sentiment qu'ont exprimé leurs représentants, tandis que seulement deux divisions électorales se sont prononcées en faveur de cette mesure par la voix de leurs députés. Quant à la Nouvelle-Ecosse, deux seulement de ses représentants se sont prononcés en faveur de la politique du Gouvernement. Ces députés ne représentent qu'environ 80,000 âmes, tandis que celles représentées par les membres de cette Chambre qui ont combattu cette contribution et qui se sont déclarés en faveur de la création d'une marine de guerre canadienne se chiffrent à 290,000. Le Manitoba que représente d'une façon si remarquable des hommes qui n'ont pas l'habitude de se taire lorsqu'il s'agit de réaliser un avantage politique quelconque, a fait connaître son sentiment en cette occurrence par la voix de députés qui se partagent ainsi quant au chiffre de la population qu'ils représentent. Les partisans de cette politique ont exprimé l'avis de 39,734 citoyens, tandis que ceux qui ont combattu le projet de loi se sont fait l'écho de 84,693 âmes. Je veux dire que dans le cas du Manitoba, le sentiment de 340,187 de ces habitants n'a pas encore été exprimé par leurs représentants. Les mandataires de cette partie de la population n'entretiennent aucune opinion sur ce sujet, ou, s'ils en ont arrêté une, ils ont estimé qu'il valait mieux la garder pour eux-mêmes. Et dans le cas de la province de la Saskatchewan, d'après la base que j'ai indiquée, je constate que 336,000 habitants se sont prononcés contre cette contribution et que nous n'avons entendu prononcer une seule parole en faveur de cette dernière de la part d'un seul représentant de cette province. Jusqu'à mon honorable ami de Prince-Albert (M. McKay) qui n'a pas osé faire connaître catégoriquement son avis.

M. SHARPE (Ontario-nord): Cette question de la marine de guerre a-t-elle été débattue au cours de la dernière campagne électorale dans l'Ouest?

M. WHITE: Pas d'une façon particulière, sauf dans certains endroits. La question avait été réglée par le vote unanime de la Chambre. Elle était morte en tant que le peuple se trouvait concerné.

M. SHARPE: S'il en est ainsi, ces chiffres ne nous aident pas à juger le sentiment de l'Ouest, n'est-ce pas?

M. WHITE: C'est le devoir des représentants du peuple de faire connaître l'avis de ces derniers. Je ne prétends pas que ces chiffres représentent les opinions de tous les électeurs auxquels ils se rapportent. Cependant, ainsi que je l'ai dit, le seul moyen qui nous permette de juger le sentiment du peuple c'est celui de prendre les opinions que ses représentants expriment. A ce point de vue, les chiffres que j'ai cités font connaître cette opinion. Par leurs représentants, 123,000 habitants de la Colombie-Anglaise se sont prononcés en faveur de cette politique; il en reste 268,000 qui n'ont pas fait connaître encore, par leurs représentants, les opinions qu'ils entretiennent. Nous devons, naturellement, en

arriver à la conclusion que, si ce projet était populaire, les honorables membres de cette Chambre tiendraient à faire connaître à leurs mandataires qu'ils appuient la mesure proposée. Lorsque le projet de loi relatif au Grand-Tronc-Pacifique fut déposé, les membres des deux côtés de la Chambre ont pris un soin jaloux de se prononcer en sa faveur.

M. WILCOX: L'honorable député a-t-il exprimé le sentiment de ses électeurs sur le parquet de cette Chambre, lorsque le projet de loi Laurier énonçant la politique navale de l'ancienne administration fut déposé en 1910?

M. WHITE: Ce projet rencontra l'approbation unanime des deux côtés de la Chambre, il était basé sur une résolution adoptée également à l'unanimité par toute la députation. Il y eut un amendement au projet, et les députés ne se sont pas prononcés en faveur du principe qu'il comportait.

M. WILCOX: Mon honorable ami n'entend-il pas seulement arguer qu'il est nécessaire qu'un membre de cette Chambre prenne la parole sur chaque question qui se soulève ici, à seule fin de faire connaître son sentiment?

M. WHITE: Non, mais j'ai expliqué, avant de fournir ces données, que cette question ne devant pas être soumise à l'électorat, je prenais le seul moyen possible d'obtenir une expression de la volonté du peuple et je n'ai pas prétendu que cette façon de procéder fût inattaquable. J'ai fourni ce renseignement pour ce qu'il vaut.

M. WILCOX: Le vote que donne un honorable membre de cette Chambre sur une mesure quelconque ne devrait-il pas être considéré comme exprimant l'avis de ses électeurs tel qu'il interprèterait ce dernier?

M. WHITE: Certainement, mais le point que je veux établir, c'est que les membres de cette Chambre ne retarderaient pas à se prononcer autrement que par leur simple vote sur toute mesure qui pourrait être populaire dans aucune partie du Canada. L'honorable député (M. Wilcox) n'est pas l'un des derniers sous ce rapport. Si ce projet de loi était populaire par tout le pays, nous entendrions un plus grand nombre de députés parler en sa faveur. Les honorables députés de la province qu'habite mon honorable ami, aussi bien que d'autres honorables membres de cette Chambre qui représentent d'autres provinces et qui ont discuté ce projet de loi, ne nous ont signalé aucun avantage appréciable compris dans la mesure proposée, mais, à l'exemple des ministres, ils se sont bornés uniquement à la défendre.

M. OLIVER: Ils se sont excusés d'agir en cette façon et d'avoir présenté ou défendu ce projet de loi.

M. WHITE: Oui. S'il n'existait d'autre raison, je combattrais ce projet de loi parce qu'il laisse entendre que nous, habitants du Canada, ne pouvons être considérés comme étant les égaux des habitants d'aucun autre pays. Un vote en faveur de ce projet de loi indique un manque de confiance dans le peuple canadien. En déposant un vote semblable, l'honorable député exprime l'avis que le peuple canadien cède le pas à celui d'autres pays, proposition que je ne suis pas prêt à accepter. Nos adversaires de la droite s'imaginent-ils réellement que notre population ne vaut pas celle des petites républiques de l'Amérique du Sud, celle de l'Espagne et celle des autres pays qui se sont développées au point de vue de la marine de guerre? S'ils ne le croient pas, pourquoi persistent-ils à nous dire que nous ne pouvons construire de navires de guerre en présence du fait que ces pays ont réussi à créer des marines de guerre? Nous pouvons prendre position; nous pouvons construire trois des plus grands systèmes de chemins de fer qui existent et voici qu'un grand nombre de ceux qui nient les attitudes des Canadiens à construire des navires de guerre appuient un projet ayant en vue la construction d'un des plus immenses canaux de l'univers qui coûtera $100,000,000 et dont l'exécution présente des difficultés cinq fois plus grandes que celles que comporte la construction de navires de guerre. Ces honorables députés connaissent mieux et le motif qu'on a argué à leur propos ne constitue pas une objection réelle à l'encontre d'une marine de guerre canadienne. Ils n'ignorent certainement pas que nous pouvons construire une marine de guerre; si on leur laissait le champ libre et s'ils pouvaient se soustraire à l'alliance qui les tient sous son joug, ils envisageraient cette question sous le même jour que nous la considérons nous-mêmes. Il y a quatre ans, ils tombaient d'accord avec nous à ce propos. Mais alors ils ne comptaient pas exactement sur cette espèce d'appui qu'ils ont maintenant. Ils ont réussi à se procurer cette aide, mais ils ne peuvent espérer la conserver après les engagements qu'ils ont pris envers leurs alliés, s'ils veulent s'en tenir au projet maintenant soumis à la Chambre. Je suis convaincu que nous pouvons tout faire au Canada, lorsque nous avons l'argent requis.

La construction des navires de guerre au Canada entraînera une dépense de 33 p. 100 plus élevée; cela n'est rien. L'établissement d'industries de toutes sortes dans l'Ouest nous coûte peut-être de 25 à 30 p. 100 de plus que ce qu'on est obligé d'acquitter à Ottawa pour des travaux de même nature; cet argent est dépensé dans nos villes et nos cités et nous retirons les bénéfices de cette dépense. Nous n'essayons pas de calculer comment nous pouvons exécuter cet ouvrage au meilleur marché pos-

sible, à l'encontre du ministre des Postes qui est prêt à attendre le moment où il pourra retenir les services d'hommes en ne leur payant que 26 cents par jour. Ce ministre dit que la Grande-Bretagne peut louer les services d'hommes à 26 cents par jour, mais que nous serions obligés de payer trois fois cette somme, soit environ 70 cents par jour, aux ouvriers que nous emploierions. Ce n'est pas là un détail qui nous semble revêtir beaucoup d'importance et qu'on peut invoquer à l'encontre de considérations plus larges et plus généreuses qui nous portent à contribuer plus efficacement à la défense de l'empire, à conserver le respect que nous nous devons à nous-mêmes et, en même temps, à établir et à developper cette grande industrie de la construction de navires d'acier pour laquelle ce pays possède tout ce qu'il faut.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Ce projet de loi et la modification que veut y apporter le très honorable chef de la gauche établissent une ligne distincte de démarcation entre les deux partis politiques. En réalité, il s'agit ici de toute la question de nos relations avec l'empire. Le principe de centralisation qu'a combattu si énergiquement le chef de l'administration, il y a quatre ans déjà, mais auquel il semble se rallier aujourd'hui, soulève la question la plus sérieuse dont le peuple de ce pays ait eu à s'occuper depuis la confédération. La fédération impériale est le grand rêve qui se réalisera peut-être un jour. Tous ceux qui ont étudié cette question, ainsi que tous les écrivains qui l'ont traitée ont tous signalé les difficultés très sérieuses, les dangers réels qui surgissent à l'encontre de la réalisation de ce projet, et cela au point que personne, jusqu'à présent, n'a pu énoncer un projet pratique à cet égard. Si jamais la question de la fédération impériale doit être discutée, nous devrions l'étudier au grand jour et à son mérite; nous ne devrions tenter le moindre effort pour la faire passer de la théorie à la pratique, grâce à des moyens détournés et trompeurs. Si l'on atteignait ainsi ce but, ce serait probablement la calamité la plus sérieuse qui fondît sur notre race. Telles devaient être les idées qu'entretenait le chef du Gouvernement lorsqu'il discutait cette question en cette enceinte en 1910, alors qu'il faisait cette déclaration à propos de contribution à la marine de guerre impériale:

> Les deux divisions du Parlement discuteraient peut-être la nature et le montant de cette contribution. Celle-ci ne serait ni permanente, ni continue et si elle avait un résultat quelconque, ce serait celui de briser les liens qui unissent aujourd'hui le Canada à l'empire.

N'est-ce pas là une assertion assez sérieuse pour s'imposer à l'étude de la population de ce pays? Que s'est-il donc produit depuis lors qui explique un changement aussi radical dans l'esprit et les conceptions des membres de la droite sur cet important problème? Voilà ce que nous devrions savoir.

Lorsque la question de l'établissement d'une marine de guerre canadienne fut débattue pour la première fois en ce Parlement, celui qui remplit maintenant la fonction de ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster) a fourni l'un des discours les plus puissants peut-être qui furent jamais faits à l'appui de ce principe. Il fut suivi par le premier ministre et par d'autres députés qui tous se prononcèrent dans le même sens. Le premier ministre se rendit en Angleterre, au cours de l'été de 1909; il déclara alors que l'offre de deux ou de trois dreadnoughts serait probablement de nature à créer un plus grand effet que celui qu'avait pu produire la resolution adoptée par le Parlement et que ce n'était pas là ce qu'il fallait faire. Le premier ministre revint à Halifax où, parlant de la politique navale, il dit:

> Un principe primordial devrait au moins être reconnu; ce principe, c'est qu'en tenant compte des matériaux que nous possédons, de notre propre main-d'œuvre et des artisans habiles que nous trouvons au pays, nous devrions arrêter les moyens de pourvoir nous-mêmes à notre propre défense navale autant que cela est raisonnablement possible. A ce point de vue, ne pouvons-nous pas espérer qu'on fasse en sorte d'encourager l'industrie de la construction des navires au Canada que l'on a négligée depuis longtemps?

Je suis surpris de constater le changement radical qui s'est produit depuis lors, et pour quelle raison? Je l'ignore. J'ai lu dans les journaux que dans l'automne de 1909 ou au commencement de 1910, le ministre des Travaux publics (M. Rogers) que nous avons aujourd'hui, estimait que le chef de l'opposition d'alors avait commis une erreur politique en acceptant la proposition qui avait été soumise à la Chambre l'année précédente; on exerça une telle pression sur le très honorable premier ministre qu'il modifia son attitude sur cette importante question.

Plus tard, s'est produite l'agitation enfantée dans la province de Québec. Lorsque cette question fut soumise d'abord à la Chambre, la population du Canada n'était pas encore suffisamment qualifiée pour l'étudier. Il fallait instruire la population et il est à la louange du présent chef de la gauche de dire qu'il a entrepris de mener cette campagne d'instruction; toutefois, il rencontra une opposition très sérieuse. A cet égard, j'ai un bon témoin à citer. Une personne de l'importance de sir John Willison, le rédacteur du "News", de Toronto, un homme dont les sympathies ne vont pas aujourd'hui à sir Wilfrid Laurier, a déclaré que ce dernier méritait l'approbation du peuple canadien et qu'il pouvait compter sur cette dernière à l'avenir pour

le travail de pionnier qu'il avait accompli dans l'instruction de ses compatriotes et plus spécialement des compatriotes de la province de Québec sur cette grave question. Tout le monde dans la province de Québec n'approuva pas cette idée; parmi ceux qui condamnaient cette attitude furent M. Monk, le présent ministre des Postes (M. Pelletier), MM. Bourassa et Lavergne. Tous dénoncèrent en des termes des plus violents et des moins réfléchis sir Wilfrid Laurier à cause de l'attitude qu'il avait prise. Lorsqu'arriva l'élection de Drummond-Arthabaska, le parti conservateur ne choisit pas de candidat qui se proclamât hautement de sa politique. Il eût assurément appuyé le candidat libéral s'il avait été sincère sur cette question. Qu'avons-nous vu? Lorsqu'un journal de Montréal adressa un télégramme à l'honorable M. Foster au sujet de l'attitude que le parti conservateur devrait tenir dans cette lutte, la réponse fut: "Battez Laurier par tous les moyens." Il s'écoulera plusieurs années avant que le parti conservateur ne se disculpe complètement de la posture où il s'est mis dans cette circonstance. Après la victoire du parti conservateur en 1911, alors que le très honorable premier ministre a fait entrer dans son cabinet ces députés nationalistes, l'influence qu'ils exercèrent sur lui et celle qui, dit-on, a fait sentir le ministre des Travaux publics (M. Rogers), l'ont forcé, sans doute, de modifier l'attitude qu'il avait prise en 1909 et en 1910. Jusqu'à présent, le très honorable premier ministre n'a fourni à ce comité le moindre motif qui excusât cette volte-face.

La politique que nous prônons d'une marine de guerre canadienne devant agir de concert avec la marine de guerre de la mère patrie a été commentée favorablement par des hommes de l'importance de lord Milner et de lord Charles Beresford que les membres de la droite ont considérés comme faisant autorité dans les questions de marine de guerre et dans celles qui intéressent tout l'empire. Il n'y a pas bien longtemps encore, la mère partie possédait des stations navales dans toutes les mers du monde où elle a des colonies. Les armements des pays européens augmentant de puissance chaque année, l'Angleterre crut agir sagement en rappelant ses navires de ces ports éloignés et en les concentrant dans les eaux qui l'entourent immédiatement. Ces navires avaient leur utilité où on les avait placés. Quoi de plus naturel alors pour le Canada de remplacer aussitôt que possible les navires rappelés de leur littoral par d'autres qu'il possède en propre? Dans nos efforts pour atteindre ce but, ne pourrions-nous pas accomplir un œuvre nécessaire et utile? Cela ne serait-il pas conforme à notre développement national?

M. HUGHES (King).

La seule excuse qu'on a invoquée dans le cas de cette volte-face complète de la part du parti conservateur sur cette importante question s'est résumée à dire qu'une urgence, une crise ou un péril menace la mère patrie. On a presque relégué à l'arrière plan ce motif. Pas un Canadien ne croit maintenant à une urgence, parce que tout nous démontre amplement qu'elle n'existe pas. Le très honorable premier ministre n'a pu réussir à convaincre son collègue, l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) qu'il existait une urgence quelconque. Avant de laisser partir l'un de ses ministres qui possède une réelle valeur, il a dû invoquer toute raison plausible pour l'engager à rester dans le cabinet et à voter en faveur du projet maintenant soumis à la Chambre. Si l'honorable représentant de Jacques-Cartier avait été convaincu qu'une urgence réelle ou qu'un véritable péril menaçait la mère patrie, Canadien loyal et sujet britannique fidèle, il n'aurait pas hésité à voter cette contribution. C'est l'attitude que n'hésiterait pas à tenir l'habitant du Canada dans des circonstances semblables.

Je pourrais lire de nombreux extraits de déclarations d'hommes publics qui sont en état de parler avec connaissance de cause, à seule fin d'établir qu'il n'existe pas d'urgence. Je ferais mieux peut-être de consigner aux Débats quelques-unes de ces déclarations. Parlant au banquet des constructeurs de navires, donné à Londres le 15 mai 1912, M. Churchill a dit:

La suprématie navale consiste pour nous à posséder des forces navales assez puissantes pour repousser avec succès la flotte la plus forte ou celle que pourrait nous opposer une coalition de puissances contre nous. Voilà ce que nous devrions toujours être en mesure de faire, et c'est là également ce que nous sommes maintenant et ce que nous serons bientôt en état d'accomplir... Il va sans dire qu'à ce moment et que d'ici quelques années encore, nous pouvons, non seulement maintenir un nombre suffisant de navires de guerre dans les eaux britanniques à des points stratégiques, mais il nous serait possible, en arrêtant des conventions spéciales et en effectuant une mobilisation partielle de notre flotte, et si cela devenait urgent, réunir et envoyer des escadres à l'aide d'aucune de nos colonies ou d'aucun de nos dominions d'au delà des mers dont les intérêts essentiels sont menacés ou attaqués... C'est là ce que nous pouvons faire aujourd'hui et ce qu'il nous sera possible d'accomplir au cours des plus prochaines années.

Dans la même circonstance, le premier ministre, le très honorable Herbert Asquith a dit:

Je méprise tout ce qui est de nature d'une panique ou d'un épouvantail. Je ne crois pas qu'il existe de raison de s'alarmer ainsi... Il n'y a jamais eu de moment—et c'est encore ce qui est vrai aujourd'hui—où notre supério-

rité, dans le cas de notre marine de guerre, n'ait été aussi marquée contre toute coalition de puissances qu'on peut raisonnablement prévoir. . . J'ai soutenu en cette Chambre et partout ailleurs, que c'est une grave erreur, lorsqu'il s'agit d'un art qui se perfectionne sans cesse ainsi que cela arrive pour la construction navale d'arrêter ses dispositions trop longtemps d'avance, car il peut arriver qu'il ne reste plus que des navires démodés et trop vieux qui ne peuvent plus servir, étant par trop inférieurs aux unités que l'on construit aujourd'hui et qui contiennent tous les perfectionnements que réclament les besoins et les exigences de la guerre maritime; dans ce cas, on aura perdu son argent et il faudra en dépenser d'autre pour se procurer d'autres navires de guerre pour remplacer ceux qui sont hors d'usage. Notre histoire maritime contient de nombreux cas de cette nature et je serais peiné que le fait se répétât.

Le 2 juillet, lord Crewe, parlant au nom du gouvernement à la chambre des lords, disait:

En tant que la posture où nous nous trouvons aujourd'hui dans aucune partie du monde est concernée, nous ne craignons pas de déclarer qu'à notre avis, la sécurité du pays est assurée... A la date du 31 mars de cette année, nous constatons que nous possédons 16 croisseurs d'escadre du type des dreadnoughts alors que toutes les autres puissances n'en comptent que 15 dans les eaux européennes. L'an prochain, nous aurons 24 navires de ce type à opposer aux 21 unités semblables de toutes les autres puissances maritimes de l'Europe. Ces navires d'escadre représentent une marge remarquable sur ceux que possédent les deux principales puissances maritimes.

M. Bonar Law, le chef de l'oposition, parlant après M. Asquith, le premier ministre, à la chambre des communes, le 26 juillet, disait:

Je suis convaincu que si ce pays croyait réellement qu'il y eût danger, il ne refuserait de faire tous les sacrifices possibles que le gouvernement pourrait demander. (Applaudissements.) Mais, en dépit de tout ce qu'on a dit, le pays, la chambre des communes, aucun de nous croit-il réellement qu'il existe un danger, un péril réel? (cris de "non", "non") j'avoue que j'éprouve moi-même la plus grande difficulté à y croire (Applaudissements de la part des ministériels)—oui, je l'avoue.

S'il n'existe pas d'urgence, se trouve-t-il une raison quelconque qui nous engage à assumer cette troublante responsabilité qui, ainsi que l'a signalé le très honorable premier ministre le 12 mars 1910, aurait pour résultat de rompre, si quelque chose peut avoir cet effet, le lien qui unit le Canada à l'Angleterre. Dans cette circonstance, le très honorable premier ministre, alors chef de l'opposition, en parlant du principe de la contribution, disait:

En premier lieu, je ne crois pas que cela subsisterait. Ensuite, ce serait une source de froissements, un aliment aux prétentions des partis. Ce projet serait critiqué dans sa nature et quant au montant de la contribution en jeu par les deux parlements intéressés.

Il a été certainement critiqué en ce Parlement et dans la mère patrie. Le gouvernement de la Grande-Bretagne pourrait éprouver de la difficulté à refuser d'accepter une offre qui lui serait faite par l'une des colonies, car ce don ne lui serait peut-être pas avantageux.

Dans une des feuilles parues ce matin, je trouve l'extrait suivant du "Daily News and Leader", un journal d'Angleterre: Sous l'entête "impérialisme de mauvais aloi". Le "Daily News and Leader" discute la sagesse du plan du très honorable M. Borden de faire adopter de force le projet de loi relatif à la marine de guerre en imposant la clôture.

La moindre concession qu'il peut faire au peuple canadien, c'est de le consulter avant de l'engager dans une résolution constitutionnelle condamnée par toutes les autres colonies autonomes. Ce journal ajoute: "On ne doit pas imaginer que les libéraux canadiens sont seuls à condamner le projet Borden. Le gouvernement de l'Australie a refusé qu'on l'étendit à cette colonie. L'honorable M. Saucer, au nom du gouvernement du Sud-Africain, a exprimé la crainte qu'il entretenait dans le mouvement inauguré dans différentes parties de l'empire, ne fut pas tout-à-fait spontané. Il a blâmé le Canada de compter un ministre dans le comité de la défense et il n'a pu dire si le Sud-Africain suivrait cet exemple.

Donc, les premiers fruits de la politique Borden sont une crise intérieure d'une énorme amplitude au Canada. Dès l'origine, nous avons critiqué la substance du projet Borden en l'étudiant au point de vue de la constitution. A différentes reprises, nous avons fortement représenté que c'était mal servir l'empire que de faire de la question d'une marine de guerre un sujet de discussion entre les partis politiques des différentes colonies autonomes. On a poussé le projet Borden au point de développer une crise politique aiguë au Canada. Tous les esprits raisonnables admettront que c'est nuire considérablement à l'unité impériale.

Le très honorable premier ministre a prévu exactement, il y a quelques années, ce qui se produirait. Cependant, on n'a invoqué le moindre motif plausible qui démontrât pourquoi on devrait en arriver à subir cet état de choses. L'"Evening Journal", qui appuie le Gouvernement, disait, l'autre jour:

Le "Journal" ne croit pas en une politique permanente de contributions sous forme de navires ou de deniers à la marine de guerre impériale. Nous estimons qu'on devrait arrêter et mettre à exécution un plan quelconque d'après lequel les colonies autonomes devraient établir des marines de guerre qui leur appartinssent en propre. Rien ne serait plus de nature à contribuer à l'unité de l'empire.

Ce journal a reconnu qu'une politique de contribution serait désastreuse à l'unité impériale et qu'elle affaiblirait le lien qui unit le Canada à l'Angleterre.

Il existe peut-être une autre raison qui nous engage à adopter cette politique. Le "Star", de Montréal, est un partisan déclaré

de la politique de contribution. Tous les jours il déclare que, si cette politique n'est pas suivie, il en résultera quelque chose d'effroyable. Tom O'Shanter n'a pas vu dans la vieille église hantée de Halloway de choses aussi terrifiantes que celles qui hantent les rêves du "Star, de Montréal. Dans son numéro du 31 décembre 1912, ce journal publiait un câblogramme de Londres, lequel, au sens de ce journal, excuserait complètement le peuple de ce pays s'il adoptait le projet aujourd'hui en discussion. Cette dépêche annonçait qu'on allait élever à la pairie sir Thomas Shaughnessy comme premier paiement de la récompense que nous recevrions en retour de notre contribution à la marine de guerre impériale:

La première appréciation directe de la politique navale Borden est dans la nomination d'un autre Canadien à la Chambre des Lords. Il est du devoir des Canadiens de féliciter sir Thomas Shaughnessy, président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui a été placée sur la liste des nouveaux pairs. De source autorisée, je puis informer les lecteurs du "Star" que le nom de sir Thomas figurera soit à la liste des honneurs conférés à l'occasion du Nouvel An, soit à une liste subséquente, mais tout probablement à la liste qui sera publiée demain... Le gouvernement britannique reconnaît que la politique navale Borden donne le droit au Canada de compter un autre membre à la chambre des lords; et son choix est tombé sur sir Thomas. Le Canada peut considérer cette grâcieuseté comme étant une reconnaissance directe des plans Borden. De fortes influences canadiennes ont été exercées en haut lieu. Sir Thomas est reconnu comme étant un Canadien de ressources, très au courant des affaires et qui est, en outre, un orateur puissant.

On croit que le titre sous lequel sir Thomas sera connu a été soumis aux autorités impériales. Il est connu ici qu'un gouverneur géral du Canada aurait, à la demande du gouvernement britannique, recommandé sir William plus tôt, si on ne l'avait empêché de le faire. Sir Thomas est beaucoup plus riche qu'on ne le suppose généralement. Il est entendu ici que le nouveau pair acquerra un domaine en Irlande ou dans le sud de l'Angleterre, mais le fait qu'il a accepté la pairie ne l'empêchera pas de demeurer au Canada. On ne sait pas encore si le titre s'éteint à la mort de celui à qui on l'accorde, ou s'il est héréditaire.

Entre temps, la politique navale Borden et son adoption prévue et par la Cahmbre et par la population du Canada constituent une digne reconnaissance de cette nouvelle pairie.—Windermere.

Si tout cela ne tend pas à rendre toute cette proposition ridicule au dernier point, je ne crois pas qu'il soit possible de trouver mieux ailleurs. Il peut arriver que le gouvernement anglais cré un autre pair dans la personne de sir Hugh Graham, et ce sera alors que l'on aura amplement recompensé le Canada pour ce cadeau de $35,000,000.

M. HUGHES (King).

Il n'y a pas un Canadien qui se formalisera tant soit peu de ce que sir Thomas Shaughnessey, ou sir Hugh Graham, ou d'autres chevaliers que l'on compte au Canada soient élevés à la pairie. Pourtant, ce ne saurait être une raison pour nous engager à contribuer ces $35,000,000 à la marine de guerre impériale, alors que le peuple anglais n'a aucunement besoin de ce cadeau.

On a parlé de la difficulté de manœuvrer des navires dans le cas d'une marine de guerre canadienne. Cet embarras s'est accru à la suite de l'attitude prise par les honorables membres de la droite sur la question d'un service naval canadien. A l'origine, on n'éprouvait pas de difficulté à engager les jeunes gens à prendre du service et ce ne fut qu'après que les ministres que nous avons aujourd'hui eurent pris pour motto—agissant ainsi d'une façon antipatriotique—de ridiculiser cette marine de guerre que les difficultés surgirent. L'honorable représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) a déclaré, l'autre jour, qu'en conversant avec des marins en retraite de la marine de guerre impériale qui habitent son comté ou qui vivent sur les bords des Grands lacs, il avait appris qu'on pouvait recruter dans ces parages les hommes les mieux qualifiés pour faire ce service que n'en pourrait offrir aucun autre pays. Dans les Provinces maritimes nous comptons un grand nombre de jeunes gens qui embrassent la carrière de marins de préférence à toute autre. Le premier ministre sait tout cela, bien que, depuis un certain nombre d'années, il n'ait pas été en relations aussi étroites avec ces hommes. Dans les flottilles des navires pêcheurs de Gloucester, du Cap-Cod et du Cap-Anne, la moitié des équipages vient des Provinces maritimes; il est certain que la moitié des capitaines qui prennent la direction des navires qui se livrent à cette occupation dangereuse vient également de ces provinces. Il se produit rarement un désastre maritime sur les grands bancs ou dans la baie de George qui ne jette le deuil dans une ou dans plusieurs familles des Provinces maritimes. Cet emploi est plus dangereux et il est moins rémunératif que ne le serait celui du marin à bord d'un navire de guerre canadien. Et l'on douterait que ces hommes ne s'offrissent volontiers à faire la manœuvre de nos vaisseaux de guerre. Les journaux annonçaient l'autre jour que dans la marine de guerre des Etats-Unis on comptait plusieurs Canadiens de naissance. Ne devons-nous pas croire que ces hommes préféreraient prendre du service dans notre marine? Il a manqué gravement au patriotisme le parti politique qui a tenté de jeter du discrédit sur le service naval du Canada.

On nous accuse—en se moquant—d'être des anarchistes parce que nous combattons cette politique. Cependant, il n'y a pas

encore bien longtemps, le très honorable premier ministre déclarait qu'un projet de la nature de celui que nous soumettons serait de nature à resserrer les liens qui unissent le Canada à la mère patrie. N'avons-nous pas raison de combattre ce projet de loi jusqu'à ce qu'on nous ait fourni en sa faveur quelque autre raison meilleure que celle qu'on a invoquée?

L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a donnée à entendre que l'honorable premier ministre possédait certain renseignement d'une nature strictement confidentielle qu'il n'avait pu fournir à la Chambre. Si tel renseignement existe, on devrait en communiquer au moins une partie de la teneur au très honorable chef de la gauche qui fait partie du conseil privé. Etant données toutes ces circonstances, nous avons abondamment raison de prendre l'attitude que nous tenons afin de forcer le Gouvernement de soumettre cette question aux électeurs du pays qui, eux, feront connaître leur verdict.

M. McKENZIE: L'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) qui a déserté le cabinet aurait-il le droit d'obtenir ce renseignement secret? Aurait-il connu tous ces détails avant de démissionner?

M. HUGHES: L'honorable premier ministre, en revenant au Canada, possesseur d'un renseignement de cette nature, a dû assurément en faire connaître la nature à l'ex-ministre des Travaux publics. Je suis convaincu que si l'ancien ministre des Travaux publics avait reçu un renseignement semblable, il serait resté dans le cabinet et il aurait travaillé à faire voter ce projet de contribution.

Les honorables membres de la droite ont attaché beaucoup d'importance à l'avantage d'avoir le peuple uni et prêt à nous approuver, quoi que nous fissions; il est certain qu'il serait convenable de tomber tous d'accord quant au moyen à prendre pour venir à l'aide de l'Angleterre. Il n'y a qu'un moyen d'unir à nouveau le peuple sur cette question. Nous avons été unis une fois déjà; aujourd'hui nous différons d'opinions. Un fait s'est produit que le premier ministre avait prévu. Rien ne rétablira l'unité, si ce n'est le sentiment du peuple exprimé dans des élections générales. Dans cet état de choses, nous serions indignes de notre nom de libéraux si nous ne faisions tout ce qui nous est possible d'accomplir pour que le peuple soit consulté sur cette question. Si le peuple est en faveur de cette politique dans la proportion indiquée par les honorables membres de la droite; si nous nous présentons devant les électeurs, et si nos adversaires reviennent ici aussi, sinon plus forts en nombre qu'ils ne le sont présentement, enfin, les libéraux du Canada approuveront la politique des membres de la droite. Quant à moi, si je suis réélu, j'appuierai leur politique, alors même que je ne serais pas persuadé que ce serait la politique à suivre; peu importeraient, après tout, les préférences politiques, puisque le peuple se serait prononcé dans ce sens. Je ne crois pas que le Parlement adopte ce projet de loi avant que le peuple n'ait eu l'occasion de se prononcer sur le mérite de la loi proposée.

Nous savons tous que les relations entre l'Allemagne et l'Angleterre sont beaucoup moins tendues qu'elles ne l'étaient il y a quelques années et même il y a quelques mois. Je crois que le mot "rapprochement" désignerait parfaitement la situation. Il pourrait arriver que notre intervention à ce moment fût de nature à embarrasser la mère patrie. Nous connaissons ce qui s'est produit au reichstag allemand. Le "Daily News", faisant allusion à cette contribution de dreadnoughts de la part des colonies, dit:

Si ces unités doivent être une addition directe à la flotte, qu'elles peuvent servir précisément aux mêmes fins que remplissent les navires construits grâce à l'argent britannique, la Grande-Bretagne est mal venue de refuser à l'Allemagne le pouvoir de considérer que la proportion de dix à seize unités se trouve ainsi dépassée.

D'après l'amirauté, la Grande-Bretagne se considérerait en sûreté si la proportion ne dépassait pas ces chiffres. Il semble que l'Allemagne soit prête à accepter cet état de choses. Cependant, si le Canada et les autres colonies autonomes d'au delà les mers fournissaient des navires qui stationneraient dans la mer du Nord, la proportion se trouverait dépassée, et l'Allemagne en viendrait naturellement à la conclusion que la Grande-Bretagne viole cette entente tacite. Je crois que c'est là une supposition raisonnable et que notre Gouvernement ne doit pas s'ingérer maladroitement dans la politique étrangère de l'empire. Le "Daily News" continue:

D'autre part, si le Canada suit l'exemple de l'Australie et construit une marine de guerre locale pour faire la police des eaux canadiennes, sous la direction du Gouvernement canadien, il serait raisonnable de ne considérer ces unités comme n'affectant en rien la proportion de seize à dix.

Le même journal ajoute:

Au point de vue constitutionnel comme à celui financier, on ne peut mettre en doute l'immense supériorité d'une marine de guerre coloniale sur des dons faits à la marine de guerre impériale.

Me plaçant à tous les points de vue possibles, je ne vois rien qui me convaincre qu'il est de mon devoir de voter en faveur du projet en discussion. Voilà ce que je ne saurais faire, tout en restant Canadien loyal. Au contraire, je considère que je remplis mon devoir a l'endroit de la population de ce pays si je fais tout ce qu'il m'est possible d'accomplir pour empêcher

l'adoption de cette loi jusqu'après le jour où le peuple se sera prononcé à son sujet. Après cela, quelle que puisse être la décision, elle sera le principe de nos actes, et ce sera également, si je ne me trompe, le cas de tous les libéraux de ce pays, de ces fidèles sujets de l'empire. Telles sont les raisons qui me convainquent que nous prenons ici l'attitude qu'il convient de tenir devant cette Chambre et devant le pays tout entier.

M. ROSS: L'attitude des honorables députés de l'Ontario qui siègent à la droite et particulièrement celle des ministres de cette province ont lieu de m'étonner en cette occurence. Il me semble qu'ils ne traitent pas une proposition de cette importance avec tout le sérieux et toute la courtoisie envers la Chambre qu'elle doit impliquer. Faisant la part assez large pour les bornes de la tension de l'énergie humaine, je dois dire que lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que celle-ci, la Chambre devrait réclamer la présence de l'honorable premier ministre (M. Borden) et celle du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), autant que leurs forces physiques leur permettront de le faire, afin de répondre aux questions que pourraient leur poser et de fournir tous les renseignements que pourraient leur demander les membres de l'opposition. L'absence de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster) a lieu de m'étonner, car, lorsque je me rappelle les jours écoulés, lorsque des questions de finances surgissaient en cette Chambre, on pouvait toujours apercevoir sa figure divertissante.

Le ministre de la Milice et de la Défense (M. Hughes) devrait aussi se trouver dans cette Chambre au cours des débats sur cette importante question, qui se rattache aux affaires de son ministère. On ne l'accuse pas en général d'être trop silencieux et taciturne, soit dans cette Chambre ou en dehors de cette enceinte. Au lieu de prononcer des discours, dans le genre de celui qu'il a prononcé à Vancouver, et dans lequel il représentait le gouvernement britannique à genoux et implorant de l'aide, il serait plus conforme au poste important qu'il occupe de venir à cette Chambre et de nous fournir quelques preuves à l'appui de ses déclarations que la Grande-Bretagne est à genoux et implore l'aide du Canada, ou qu'une puissance étrangère la menace.

M. BENNETT (Simcoe-est): Je prierais l'honorable membre de dire ce qui l'autorise à formuler cette allégation.

M. ROSS: La presse en général rapportait le fait. La question a été posée à l'honorable ministre dans cette Chambre, et il n'a pas opposé de dénégation, mais il a fait une de ces réponses équivoques que les membres du présent Gouvernement ont l'habitude de formuler; il a répondu que le rapport n'était pas tout à fait exact. Si le rapport n'était pas exact, il devrait ouvertement le dire en propres termes. Je suis surpris du silence du ministre des Finances (M. White). Il a entendu les observations formulées par l'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig), que dans la ville de Tilbury, au cours de l'élection contestée de 1911, en réponse à une question posée par un nommé Richardson, il avait énoncé: Vous parlant à titre de libéral, je suis en faveur de toutes les mesures du gouvernement de sir Wilfrid Laurier, sauf la réciprocité; c'est sur cette question, et sur cette question seulement que je m'en sépare. Si l'honorable ministre appuyait le gouvernement Laurier sur toute question, à l'exception de la réciprocité, il doit avoir appuyé sa politique navale, et nous aimerions savoir s'il était réellement en faveur de cette politique ou non, ou s'il a changé d'idée depuis, et, dans ce dernier cas, le motif de ce changement.

Il n'est pas de mesure que le présent Gouvernement pourrait adopter en vue de maintenir la suprématie de l'empire britannique—son intégrité, sa puissance, son prestige, ses institutions—ou dans le but de protéger la couronne, que je n'appuierais pas; mais je ne suis pas un fort adepte du militarisme. Pour un jeune pays comme le Canada, qui compte moins de 8,000,000 d'habitants, quelles que soient l'abondance de nos ressources et l'étendue de notre territoire, je crois que l'allure de nos dépenses militaires est trop rapide. Le budget de la milice prévoit cette année une dépense de $8,000,000, dont $2,000,000 pour la troupe permanente. Je crois que cette dépense est tout à fait outrée, et cela accentue l'importance qu'il y a d'étudier très à fond la dépense de cet énorme montant de $35,000,000 pour les affaires navales. Nous ne pouvons brûler la chandelle par les deux bouts; ce n'est pas une bonne politique, une bonne affaire ou une bonne administration. Si l'on réduisait de moitié les $2,000,000 destinés à la troupe permanente, et si l'on affectait la somme ainsi épargnée à la solde des hommes qui accomplissent le service et qui auront à combattre, lorsqu'il se déclarera des guerres, la dépense serait judicieusement effectuée. La moitié des gens qui font partie de la force permanente sont inactifs et ne consacrent pas utilement leur temps au profit du Canada. En même temps qu'il y a 2,800 officiers permanents qui reçoivent entre $2,000 et $5,000 par année, les hommes qui doivent effectuer le service ne reçoivent que 75 cents par jour.

Ce bill viole les règles qui ont régi la procédure parlementaire, tant en Angleterre qu'au Canada, de deux façons. En premier lieu, l'article 2 n'est pas rédigé de la manière voulue. On ne peut lire cet article séparé, mais il faut le lire conjointement avec le reste du bill. Il existe une coutu-

me parlementaire réglementant la rédaction des bills. Cette coutume est très importante pour le peuple canadien et cette mesure l'enfreint. Elle implique un des privilèges les plus sacrés de cette Chambre et un des droits les mieux compris du peuple. Il y a naturellement la question constitutionnelle, que je n'aborde pas, et je me borne à la question de coutume parlementaire; et dans cette question de principes ici impliquée se trouve la question d'autonomie canadienne. Non pas que cela soit nécessaire pour la gouverne de ce comité, mais simplement à l'appui de mon argument, permettez-moi de faire remarquer que depuis 1688 la chambre des communes de la Grande-Bretagne a été très jalouse de ses droits, non seulement en ce qui concerne la taxation, mais à l'égard de la dépense des deniers publics. Cette question de la taxation pour les navires a été l'une des plus importantes de l'histoire britannique. Il y a eu un temps où le roi d'Angleterre a essayé d'imposer à un nommé John Hampden ce qui a été désigné sous le nom de "Ship money". Les tribunaux de cette époque jugèrent que l'impôt était absolument légal. Mais il en a coûté au roi son trône et ensuite sa vie. Si le Gouvernement actuel insiste à faire voter ce crédit de $35,000,000 à même le fonds du revenu consolidé du Canada sans restriction au sujet de sa dépense, il sera renversé lorsqu'il se présentera devant le pays.

Suis-je bien fondé à dire que c'est une bonne coutume britannique que le Gouvernement ne devrait pas présenter un bill accordant à l'exécutif une somme d'argent qui lui sera confiée sans restriction quant à son emploi? Il n'y a rien qui prévoit que ce crédit sera chaque année voté au besoin, ce qui est la coutume, non seulement dans ce Parlement, mais dans le parlement britannique et dans les parlements des colonies sœurs, lorsqu'il faut exécuter une entreprise publique qui franchit les limites d'un exercice.

C'est naturellement la coutume, comme chacun le sait, que le Gouvernement donne toutes les explications sur la manière dont les deniers seront dépensés, et soumet cette dépense à la décision de la Chambre, à laquelle il demande de voter le crédit. Je ne prétends pas que cette règle lie légalement la Chambre. Je prétends seulement que c'est une de ces conventions morales, ou moralités conventionnelles, qui, d'après la coutume britannique lient autant le Gouvernement que si elles étaient la loi du pays. Dans ce pays, nous sommes dans une situation quelque peu différente de celle de la Grande-Bretagne. La constitution de ce dernier pays est non écrite, sauf la grande Charte, le Bill des droits et quelques autres documents. Outre ces documents, la loi constitutionnelle de l'Angleterre est basée sur la tradition. Au Canada, nous avons notre constitution écrite, mais nous avons aussi ces conventions qui nous lient. Elles n'ont pas force de loi, car les tribunaux ne les font pas exécuter. Permettez-moi d'attirer votre attention sur le livre écrit par A. V. Dicey, C.R., B.C.L., du "Inner Temple", professeur de législation anglaise. "Fellow of All Souls College", Oxford; L.L.D. honoraire de Cambridge, Glasgow et Edimbourg. Le professeur Dicey est un éminent légiste constitutionnel et une autorité à laquelle nous pouvons prêter attention. Je lis certains extraits de son ouvrage sur "La loi de la constitution". (L'honorable député lit des passages du livre mentionné). Je soutiens que d'après la Constitution et la coutume parlementaire du Canada ainsi que de la Grande-Bretagne, le Gouvernement n'a pas le droit de présenter un projet de loi qui prévoit le vote d'un crédit de $35,000,000 ou de tout autre montant, à être employé par l'exécutif, sans soumettre chaque année ce crédit à la Chambre et inscrire le montant au budget de la manière ordinaire. Ainsi que je l'ai dit, le Parlement a toujours été jaloux de deux choses, de son pouvoir de taxation et de son contrôle des deniers publics. On se rendra compte que cette dépense de $35,000,000 est entièrement laissée à la discrétion du Gouverneur en conseil; c'est un vote en bloc. Aucune disposition du dit projet de loi ne porte que le crédit sera chaque année voté selon les besoins de ces deniers. Rien ne limite l'action de l'exécutif à ce sujet; rien ne prévoit que l'exécutif devra demander des soumissions pour ces entreprises qu'il va adjuger ou la construction de vaisseaux de guerre. C'est pourquoi il ne faudrait pas laisser passer cette mesure sans la censurer.

N'est-il pas vrai que le Parlement du Canada n'a pas le droit constitutionel d'adopter une loi accordant un crédit, en bloc, à même lequel l'exécutif pourra dépenser autant d'argent qu'il lui plaira? En 1871, le ministère de coalition de la province d'Ontario tenta de faire adopter un projet de loi très semblable à celui-ci, aux termes duquel il devait être voté $1,500,000, qui devaient être confiés à l'exécutif, dans le but de construire des chemins publics. Voici ce que dit M. Clarke à ce sujet dans "Sixty Years in Upper Canada":

Dans l'intervalle, le pays, qui avait déjà eu confiance en une coalition, commença à s'apercevoir que le système pourrait être acheté à un prix trop élevé, qu'il était contraire à un progrès rapide, que, sous la forme de gouvernement constitutionnel britannique, il était presque impossible de le faire harmoniser avec les principes du gouvernement responsable, et que c'était simplement du conservatisme sous une autre appellation. Il venait d'être découvert sous une

de ses formes les plus défavorables dans son opposition à la volonté populaire, lorsque les deniers de l'Etat furent votés en bloc pour des entreprises au sujet desquelles le Gouvernement n'avait que des renseignments d'une nature très vague, et la Chambre aucun. L'électorat avait probablement été forcé à tort, et il s'opposa à la dépense des fonds publics. Le mirage qui avait existé en 1867 avait disparu. Les coups continuellement portés par Blake et ses collègues commençaient à avoir leur effet. La conviction se fortifiait chaque jour que la coalition entre sir John et John Sandfield avait manqué son but. Il y avait dans le but une fissure qui s'élargissait. Des réformateurs qui avaient appuyé la coalition devinrent soupçonneux au sujet de sa force de résistance. Ils comprirent que la tentative d'amener une union permanente des hommes modérés des deux partis n'était pas un succès, et le même sentiment gagna la grande masse des votants conservateurs, qui adhéraient encore à leurs anciennes opinions.

Ce langage s'applique avec autant de force à la situation présente. Nous avons une coalition entre les nationalistes et les conservateurs. Le peuple a les yeux ouverts; il constate que cette coalition, qui a été formée dans le but de vaincre le parti libéral, n'a pas produit les avantages qu'on espérait. Si le peuple avait l'occasion de se prononcer au sujet de cette coalition, il le ferait d'une manière peu douteuse.

Ce n'est pas que nous nous méfions du Gouvernement, mais nous alléguons que le peuple devrait se prononcer sur la manière de dépenser ces $35,000,000. Les ministres de la couronne devraient soumettre à la Chambre les contrats qu'ils ont l'intention de passer. Nous prétendons que la présente politique n'est pas constitutionnelle. Je citerai maintenant une article de l'honorable George Brown paru dans le "Toronto Globe" du 12 décembre, à l'égard d'une proposition absolument identique de la part du ministère Sanfield Macdonald, à la seule différence que la dépense impliquée était de $1,500,000.

On lira avec un intérêt intense dans tout le pays les procédures de la Chambre d'assemblée hier au soir. C'est un combat à mort, mais l'issue en est certaine.

La question que M. Blake a soulevée contre le Gouvernement comprend le système ruineux inauguré par la combinaison patente pour faire voter en bloc de fortes sommes d'argent qui seront dépensées à la discrétion de l'exécutif—système contre lequel le pays a prononcé à la dernière élection une condamnation sans équivoque.

La question soulevée entre la combinaison patente et l'opposition est aujourd'hui soumise carrément et honnêtement devant le pays... Dès les premiers jours de la dernière Assemblée, M. Sanfield Macdonald insista pour faire voter en bloc par la Chambre de fortes sommes d'argent, laissant tout ce qui intéresse leur déboursement entièrement à la discrétion du gouvernement du jour.

"Votez l'argent et si nous n'en faisons pas bon usage, accusez-nous-en après". C'était la maxime de M. Sandfield Macdonald. L'argent fut ainsi voté et, une fois voté, on en disposa adroitement pour s'assurer un support qui rendrait impossible toute tentative efficace ayant pour but de discuter ou de censurer son appropriation définitive... Cela aurait été tout simplement une trahison de la confiance placée en lui par les électeurs de l'Ontario si, à la première occasion, le chef de l'opposition n'eût pas tenté de faire reconnaître le verdict qu'ils ont rendu à la dernière élection. C'était, de préférence à toutes autres, une question soumise aux électeurs. Les électeurs, fidèles au vieux principe constitutionnel, ont condamné d'une manière non équivoque les législateurs pusillanimes.

M. ROSS.

Le Gouvernement veut faire voter en bloc $35,000,000 et je suppose que les honorables membres vis-à-pis ont la même maxime que M. Sanfield Macdonald: "Votez l'argent et si nous n'en faisons pas bon usage, accusez-nous-en après." Cela serait le cas de barrer la porte quand le cheval a été volé. Vous pouvez bien voir où nous conduirait un tel système. Si l'exécutif doit avoir l'emploi de l'argent sans le demander au Parlement, il pourrait dépenser l'argent à son gré et fire élire un Parlement qui sanctionnerait ses actes iniques. Voilà pourquoi c'est le devoir de cette Chambre d'exiger qu'on lui soumette annuellement un état indiquant comment l'argent est dépensé. Si le Gouvernement vote ces $35,000,000 de l'argent du peuple, sans aucune restriction quant à la dépense, l'histoire se répétera et tout comme le ministère Sandfield Macdonald, en 1871, il devra subir sa défaite.

Le très honorable premier ministre (M. Borden) dans une conférence qu'il fit en 1902 a déclaré la position qu'il désirait prendre, il l'a pour ainsi dire affirmé de nouveau en 1909, et aujourd'hui il se dédit complètement. Si vous vous donnez la peine de lire ce que dit en 1902 le très honorable premier ministre dans une conférence qu'il fit à Lindsay, vous verrez qu'il y parla de notre développement constitutionnel, le comparant à notre développement naval. Parlant de nos affaires navales, il dit que c'est à ce point de vue seul que le Canada n'avait pas obtenu son autonomie. Il démontra que le bonheur du Canada avait augmenté grâce à la gestion toujours plus libre de ses propres affaires et le retrait de la domination anglaise et qu'à cause de cela, simultanément, les liens d'affection entre les deux pays s'étaient resserrés. S'il voulait appliquer l'argument alors fait et le principe alors énoncé à la situation actuelle, il ne saurait prêcher rien en dehors de la doctrine qu'il a de nouveau posée en 1909 et devrait proposer la création d'une marine possédée, équipée et dirigée par le Canada.

Il y a un argument qui s'applique à cette question, dans un discours prononcé par M. Blake en ce qui concerne le principe constitutionnel, se rapportant à une condition qui se produisit du temps du gouver-

nement de John Sandfield Macdonald, condition ressemblant à celle que nous discutons actuellement.

M. SHARPE (Lisgar): Quelle était sa position au sujet de la réciprocité?

M. ROSS: Nous sommes pour le moment à discuter le bill naval. Il est vrai que M. Blake n'était pas en faveur de la réciprocité illimitée; et je suppose que mon honorable ami, pour sa part, approuve sa manière de voir. (L'honorable membre cite un extrait d'un discours de l'honorable Edward Blake.)

Appliquant le principe ici posé par M. Blake, la pratique constitutionnelle convenable à adopter dans ce cas est qu'on devrait ajouter à ce bill un amendement stipulant que l'argent sera voté annuellement par le Parlement et qu'on ne devra l'employer qu'aux fins spécifiées par le Parlement. On devrait soumettre à cette Chambre tous les détails concernant le coût, les crédits, les soumissions et tout ce qui s'ensuit, afin que les honorables députés puissent être en état d'exercer leur meilleur jugement en ce qui concerne une question aussi importante. C'est là la coutume constitutionnelle. Il existe un danger grave qui menace le privilège du Parlement et ce danger, j'ai le regret de le dire, est devenu plus imminent au cours de ces dernières années. C'est une faiblesse plus visible encore du Gouvernement actuel qu'elle ne le fut pour la récente administration libérale. Nous voyons que sir James Whitney a présenté une proposition du même genre que celle qui a été soumise à cette Chambre. On n'a pas rapporté cette proposition, mais on l'a modifiée de telle sorte que le ministre provincialdes Travaux publics devra soumettre à la Chambre tous les détails des dépenses de son département. Le ministre a déclaré que toute dépense faite d'après le bill qui accordait $5,000,000 de l'argent du peuple pour la construction des routes dans le Nouvel-Ontario, serait accompagnée d'un état soumis à la Chambre comprenant tous plans, soumissions, contrats, devis et détails de toute sorte. Dans la province de l'Ontario, on suit, je le dis, le plan qu'on devrait suivre dans cette Chambre. On doit y dépenser l'argent par crédits annuels et l'on donnera un état des détails à la Chambre avant que les dépenses soient faites.

Alexander Mackenzie a aussi exprimé son opinion sur le principe qui devrait guider le Gouvernement et le Parlement en ce qui concerne la dépense d'une forte somme d'argent comme celle que l'on nous demande de voter.

Ces trois autorités viennent à l'appui de la position que je prends au sujet de ce bill et elles devraient suffire à établir à la satisfaction de tous nos honorables collègues que le Gouvernement n'a pas agi constitutionnellement lorsqu'il a donné à sa mesure la forme qu'elle a. La procédure à suivre est clairement indiquée dans la pratique parlementaire de Todd. On y voit cité un précédent anglais que nous devrions suivre dans le cas actuel. Quand lord Palmerston était premier ministre d'Angleterre, le gouvernement proposa d'affecter $12,000,000 à des travaux de fortifications. Un bill semblable à celui-ci fut soumis à la Chambre. L'opposition critiqua la façon dont le bill avait été présenté et le gouvernement le retira, comme notre Gouvernement devrait faire de la présente mesure, sur la représentation que la Chambre devrait voter l'argent de la manière ordinaire, c'est-à-dire en comité des subsides, après avoir fourni tous les renseignements nécessaires à la Chambre pour lui permettre de former son opinion d'une façon juste.

M. SHARPE (Ontario-nord): Si le Gouvernement avait adopté cette procédure, est-ce que l'honorable député aurait appuyé le bill?

M. ROSS: Non. Je ne crois pas que l'honorable député approuve lui-même le bill, et je suis certain que ses électeurs ne l'approuvent pas. Voici que le Gouvernement vient nous demander de voter $35,000,000 qui seront dépensés en dehors de nos côtes. Nous trouvons les ministres dans l'impossibilité de nous dire ce que coûteront les navires; ils nous donnent de fort obscures informations sur certains points, surtout en ce qui concerne la comparaison entre le coût de la construction maritime aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne et la conséquence est que la Chambre n'est pas en possession de renseignements complets sur le sujet. Le très honorable premier ministre nous informe que ces navires coûteront $35,000,000 et le ministre de la Marine et des Pêcheries en évalue le coût à $39,000,000. Quelle est la pratique constitutionnelle en pareille occurrence? Il nous faut voter $4,000,000 ou $5,000,000 de plus pour exécuter ce programme. Todd a établi la coutume anglaise, lorsqu'il s'est agi des fortifications, et le gouvernement anglais a invariablement suivi cette coutume. La chambre vote cet argent en une somme ronde, comme le veut Todd; on dépose chaque année devant la Chambre un état montrant le montant qui sera requis pour la dépense de l'année, les travaux qui seront faits, quelles fortifications on construira, à quelles conditions, et le peuple par ses représentants au parlement a le droit de juger de l'à-propos ou du manque d'à-propos de ces contrats. De cette manière les intérêts du public sont protégés. C'est ce que nous devrions faire dans le cas actuel.

Quelle a été la conduite du parti libéral, à ce sujet chaque fois qu'il a eu à s'occuper

de grandes entreprises publiques? Je vais démontrer à la Chambre que, les années passées, le parti libéral a eu le soin d'entourer les dépenses de ce genre des conditions les plus rigoureuses pour protéger le trésor public et l'exécutif, dans la dépense de cet argent, agit sous le plus étroite surveillance du Parlement. En 1903, le pays a entrepris de dépenser une somme énorme pour la construction du chemin de fer national transcontinental; une somme beaucoup plus considérable que celle que ce gouvernement se propose de consacrer à la construction des trois dreadnoughts dont il est question dans ce bill. A-t-on passé un bill décrétant qu'une somme fixe serait consacrée par l'exécutif à la construction de ce chemin de fer? A-t-on décidé de dépenser l'argent public sans venir devant le Parlement, comme le veut la coutume en ce pays? On a nommé des commissaires capables de mener ce travail à bonne fin et on leur a accordé un salaire à cet effet.

M. BENNETT (Simcoe-est): Je crois que l'honorable membre est en contradiction avec le paragraphe 2 de la 8e règle de la Chambre qui se rapporte à la discussion de matières étrangères, quand il parle du coût du chemin de fer transcontinental et de la manière que l'argent se dépense.

M. GERMAN: Le rappel au règlement de l'honorable député n'est certainement pas fondé. Le député de Middlesex-ouest ne discute pas la question de la dépense sur le chemin de fer Transcontinental; mais il fait voir de quelles précautions le gouvernement et le parlement du temps ont entouré la législation afin de protéger l'argent du pays contre toute dépense injuste. Il suggère au Gouvernement actuel de faire la même chose au sujet de la dépense des $35,000,000.

M. ROSS: C'est exactement ce que je m'efforce de faire. J'essaie de faire voir quelle a été la coutume suivie par le Parlement du Canada, les années passées, au sujet de la dépense de l'argent public. Dans la loi décrétant la construction d'un chemin de fer transcontinental national, on a inséré les restrictions suivantes relativement à la dépense de l'argent public, à savoir que la sanction du Gouverneur en conseil sera nécessaire à tout marché dépassant $10,000; qu'une certaine proportion de la valeur des entreprises devra être retenue à titre de garantie de l'exécution de l'entreprise, et que les paiements ne pourront être faits que sur un certificat de l'ingénieur en chef. Il y a de plus la restriction que les membres de la Chambre des communes ne pourront occuper de charge salariée par l'Etat et avoir des intérêts dans les entreprises. Je crois qu'une restriction de ce genre aurait son utilité dans le présent bill.

Le point principal pour moi a trait à l'article 2 du bill, ainsi conçu:

Pourvu toutefois qu'aucun argent ne sera payé à moins qu'un crédit annuel suffisant n'ait été voté par le Parlement à cette fin.

Le Parlement devrait amender le bill de façon à pourvoir à ce qu'aucun argent ne soit payé tant que le Parlement n'aura pas affecté un crédit suffisant à cette fin. C'est là la pratique qui a été suivie chaque fois qu'il s'est agi d'une dépense de l'argent public. Je ne comprends pas bien comment le Gouvernement a pu se départir de ce principe dans cette loi navale. La même disposition a été insérée dans le bill n° 77 pour encourager et aider l'amélioration des routes, présenté à la dernière session par le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Au lieu d'être un Gouvernement par le peuple, pour le peuple et s'attachant à dépenser l'argent du peuple dans l'intérêt du peuple, le Gouvernement actuel prend sur lui de dépenser l'argent du peuple d'une manière autocratique et irresponsable. Tout membre de cette Chambre devrait voir à ce qu'un frein soit mis à la conduite du Gouvernement à propos de ce bill.

Je crois que personne ne peut lire attentivement la conférence de l'honorable premier ministre en 1902 ou le discours qu'il a prononcé en Chambre en 1909, ou encore le discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) aussi en 1909 en cette Chambre, sans être convaincu que nous entrons dans une nouvelle phase de développement constitutionnel, qui pourrait bien être rempli de dangers pour le peuple canadien, qui pourrait relâcher le lien qui nous attache à l'empire, qui pourrait nuire à l'unité de l'empire et provoquer pour l'avenir chez nous comme par tout l'empire un sérieux état de choses. Les conclusions du discours de l'honorable député de Toronto-nord en 1909 démontrent clairement que ce que le peuple canadien a à faire dans le moment est de prendre en mains ses propres destinées, comme il l'a déjà fait autrefois, d'avoir foi dans sa propre force, de croire qu'il peut faire ce que tout autre peuple peut faire, de se convaincre que, descendant des meilleures races du monde, travailleur, fort et doué d'un excellent caractère et que béni par la Providence, c'est son devoir, comme peuple qui se respecte, s'efforçant de faire de ce pays une grande nation, de construire ses propres vaisseaux, de combattre ses propres combats et de ne pas se contenter de fournir l'argent nécessaire à cette fin. Vous connaissez le vieux distique:

We don't want to fight, but by jingo, if we do,
We've got the men, we've got the ships, we've got the money, too.

Le Gouvernement adopte une autre politique et le "Canadian Courier" la parodie dans ce petit distique:

We don't want to fight, but, by jingo, if we do,
We've got the cash to buy the ships—John Bull can find the crew.

Voilà la situation dans le moment actuel. Nous ne nous battrons pas; nous allons nous contenter d'engager le marin anglais qui se chargera de ce soin.

Nous pouvons faire en ce pays tout ce qui peut être accompli par qui que ce soit dans le monde. Nous avons déjà touché à bien des choses; nous avons construit des chemins de fer et des tunnels; nous avons fait un succès de notre organisation militaire; nous avons manipulé avec succès notre tarif; nous avons organisé un splendide système postal. Et l'homme qui croit que le peuple canadien n'est pas en état de gérer ses affaires navales, de protéger ses côtes et ses routes commerciales tout en aidant l'empire, n'est pas un vrai Canadien dans le fond de son cœur. Si je croyais à une urgence quelconque pour l'empire, dans le moment, je dirais: Votez cet argent; mais, même alors, je dirais, comme le premier ministre, en 1909, qu'il devrait y avoir au Canada une marine, donnant de l'emploi aux Canadiens, utilisant les matériaux canadiens, développant nos ressources et créant, au Canada, un esprit de confiance en soi-même et de patriotisme.

Il n'y a aucun doute qu'un système naval permettant aux hommes d'aller en mer, de se mêler aux marins des flottes des autres pays, au point de vue du commerce et autrement—contribue à donner beaucoup de vigueur à une nation. L'histoire est là qui démontre que les nations qui se sont engagées dans le commerce maritime et dans la navigation sont celles qui ont eu la suprématie. Rome s'est faite en maintenant sa suprématie sur mer; les Phéniciens ont atteint la suprématie en commandant les mers; la Hollande en devenant une puissance maritime et la Grande-Bretagne conserve cette suprématie grâce à son commerce et au contrôle qu'elle exerce sur les mers. Le Canada peut certainement suivre, il en est capable. Je considère que l'amendement du très honorable chef de l'opposition est en tous points conforme aux désirs du peuple canadien et je suis prêt à l'appuyer.

M. WILSON (Laval): Comme nous avons l'avantage de posséder ici deux honorables ministres—sans portefeuille encore, mais non loin des portefeuilles—ce serait une question pertinente à poser à l'un d'eux ou encore à tous les deux que de leur demander si demain sera dimanche ou toujours lundi.

La Chambre et le pays aimeraient à savoir si nous allons siéger ou non le dimanche. Le Gouvernement est à la veille de faire voter une loi qui nous déclarera tous immortels, je suppose.

M. MEIGHEN: L'honorable député est en contravention au règlement. Nous discutons le bill de la marine, et il doit se tenir à une distance raisonnable du sujet.

M. WILSON: Je veux avoir une décision sur ce point, monsieur le président. Je veux savoir si j'ai le droit de demander pendant combien de temps ce comité doit siéger.

M. le PRESIDENT (M. E. J. Stewart): Je ne crois pas que l'on puisse empêcher l'honorable député de poser sa question, mais le ministre a le droit de dire s'il y répondra.

M. BUREAU: Qui ne dit mot consent.

M. WILSON (Laval) (texte): Monsieur le président, avant de discuter l'amendement à l'article 2 du bill n° 21, qui est actuellement en délibération, je me permettrai de demander aux deux ministres qui sont ici en ce moment,—il est vrai qu'ils sont sans portefeuille,—je leur demanderai si demain sera encore lundi?—parce que le président du comité a décidé ce matin, aux petites heures de la nuit, que nous étions encore à lundi.

Ces messieurs ne me répondent pas.... Le cabinet serait-il en grève, puisque les ministres présents ne donnent aucune réponse?

La décision du président du comité, cette nuit, me remet en mémoire une pièce de vers du grand poète français, François Coppée, intitulée "La grève des Forgerons", où ces derniers, s'adressant à leur patron, lui disaient que si leurs salaires n'étaient pas augmentés, chaque lendemain serait autant de lundis.

Monsieur le président, je m'efforcerai aujourd'hui de ne pas retenir la Chambre trop longtemps sur le sujet qui nous occupe; mais je crois de mon devoir de continuer l'étude que j'ai commencée l'autre jour sur la dernière conférence impériale, qui est la source du bill que nous discutons maintenant.

Comme j'avais l'occasion de le dire, il y a un côté de cette question qui passionne le public à l'heure qu'il est, c'est la contribution directe au trésor impérial; c'est la dépense de nos deniers publics, sans le contrôle du Gouvernement; c'est la question du gouvernement responsable, des ministres responsables à la Chambre et au peuple qui est en jeu,—et je suis convaincu que les honorables députés de la droite ne douteront pas de la sincérité de mes paroles et de la bonne foi que je mets dans mon argumentation.

Si on examine ce qui a eu lieu dans le passé, si on suit cette question, pas à pas, en remontant dans notre histoire, on s'apercevra que l'établissement d'une marine,—comme l'a si bien dit l'honorable député qui m'a précédé (M. Ross)—est absolument connexe à l'établissement de notre mili-

ce. Et je trouve extraordinaire que les honorables députés de la droite ne fassent aucune objection à une dépense annuelle de six à sept millions pour la milice canadienne, quand ils ne veulent rien entendre pour créer une marine canadienne.

Certes, je suis fier de notre milice et des hauts faits d'armes de notre armée, et l'on voit dans cette Chambre des députés qui portent avec orgueil les décorations militaires, lesquelles témoignent de leur bravoure sur les champs de bataille. Je n'ai pas besoin de nommer ceux qui portent les décorations de la guerre sud-africaine, ou encore ceux qui furent décorés pour avoir repoussé l'invasion des fénians, ou pour l'expédition d'Egypte.

Je n'ai pas besoin de dire la vaillance de tous les Canadiens, sans distinction de races, qui ont toujours été prêts à aller à l'étranger maintenir le prestige de l'empire britannique. Je suis le premier à applaudir lorsque je vois défiler dans nos rues, à Montréal, notre beau bataillon canadien-français, le 65me, ou le bataillon écossais, ou le 65me fusilliers et bien d'autres.

J'applaudis sincèrement l'honorable député de Charlevoix et de Montmorency (sir Rodolphe Forget), quand je le vois parader dans son uniforme de colonel honoraire, à la tête de notre beau régiment, le 65me, dont je viens de parler. L'honorable député de Charlevoix a beaucoup mérité de l'empire pour avoir largement délié les cordons de sa bourse, pour faire de notre unique bataillon canadien-français un des mieux organisés du pays et même de l'empire. Je lui pose cette question; pourquoi est-il contre une marine canadienne? Je sais que l'honorable député dépense beaucoup d'argent en bonnes œuvres, mais je suis convaincu que si on lui demandait d'envoyer $35,000 à un hôpital de Londres ou à un régiment d'Angleterre, il préférait les donner à l'hôpital Notre-Dame de Montréal ou au 65e.

M. SEVIGNY: Si des malades du Canada étaient soignés dans un hôpital de Londres, mon honorable ami n'applaudirait-il pas le député de Charlevoix en aidant une institution qui soignerait les malades du Canada?

M. WILSON: Certainement; mais charité bien ordonnée commence par soi-même.

M. SEVIGNY: Alors, continuant le même raisonnement, est-ce que ce n'est pas la marine impériale à laquelle nous contribuons 35 millions qui défend l'empire?

M. WILSON: J'arriverai dans quelques instants à ce point-là, mais il faut bien s'entendre sur cette question. Jamais, de ce côté-ci (la gauche), nous n'avons prétendu que la flotte impériale ne défendait pas le Canada. Au contraire, nous

avons toujours soutenu que la flotte impériale avait protégé et défendu le Canada depuis un siècle et demi, comme elle a protégé l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les autres possessions coloniales. Mais lorsque nous disons que nous ne voulons pas que ces 35 millions soient donnés en pur don au trésor impérial, sous la forme de deux ou trois dreadnoughts, c'est parce que nous savons,—et mon honorable ami de Dorchester le sait comme moi,—que nous ne les redemanderons jamais. Mon honorable ami, qui est avocat, sait comme moi que donner et retenir ne vaut..

Ce que nous disons, nous, députés de la gauche, c'est qu'il vaut mieux employer cet argent à nous construire une marine; et nous avons, pour nous appuyer, des autorités qui ne peuvent pas être mises en doute.

Sous ce rapport nous avons l'opinion d'un homme éminent comme lord Brassey, qui écrivait, il y a déjà plusieurs années, —avant que cette question de la marine canadienne devînt une question politique,— des lettres et des mémoires préconisant l'établissement de marines coloniales dans tout l'empire.

Voici ce que je trouve dans un ouvrage publié à Londres en 1894, par lord Brassey, intitulé: "Papers and Addresses. Naval and Maritime, from 1871 to 1893", pages 207 et suivantes:

> Il n'est pas surprenant que l'idée d'organiser une réserve navale coloniale ait été retardée jusqu'au moment actuel. La croissance de notre empire colonial a été si rapide que les ressources devant servir à la création d'un effectif de ce genre n'ont été que récemment mises à notre disposition
>
> Dans un volume récent, M. Wilson a fait remarquer, relativement aux ressources des nations modernes, qu'aucune des colonies n'offrait de grandes perspectives pour l'avenir avant 1845. Le Canada languissait; la Nouvelle-Galles du Sud—comprenant alors Victoria et le Queensland occidental—était une faible colonie, souffrant encore de la présence d'un reste de criminels déportés; la colonie du Cap était presque hollandaise. Le total de la population anglaise de nos possessions étrangères ne dépassait pas 2,000,000 en 1850. La population de ces colonies s'est au moins quadruplée en trente ans, et dans certains cas elle est aujourd'hui dix fois ce qu'elle était en 1845.
>
> Le temps semble être maintenant arrivé où il faudrait rappeler aux colonies leur obligation de pourvoir à leur propre défense, et leur devoir de prendre part à ces préparatifs navals et militaires dont le coût devrait être dans des proportions convenables, payé par l'empire.
>
> La nécessité de l'organisation d'une réserve navale pour la défense des colonies a été reconnu par un grand nombre de conférenciers qui m'ont précédé sur la scène du Royal United Service Institution. Les frères Colomb ont été parmi les premiers à insister sur le besoin d'un pareil effectif. Ils ont démontré quels sont les points stratégiques dont l'importance est la plus vitale pour l'intégrité de l'empire britannique, et ils ont recommandé instam-

ment la nomination d'une commission royale pour étudier cette question. Rien n'a été fait cependant, et nous nous trouvons, au moment actuel, en face de la possibilité d'une guerre et tout à fait dépourvus des moyens de défendre les membres épars de l'empire au moyen de ces forces locales qu'il eut été si facile d'organiser. Les lecteurs des essais publiés dans le "Nineteenth Century" se rappellent la description imaginaire, mais très suggestive, faite récemment par sir Garnet Wolseley, d'une escadre russe faisant une croisière de circumnavigation en temps de guerre arrivant dans tous nos établissements les plus précieux, et se procurant une série de triomphes sans gloire en rançonnant de riches ports de mer qui ne pourraient pas offrir la moindre résistance. Il est peut-être plus difficile de mettre à exécution une pareille série d'opérations que de la décrire avec la plume alerte que sir Garnet sait si bien manier, mais la seule conception d'un pareil état de choses devrait être intolérable tant pour la population de la mère patrie que pour celle des colonies.

Le programme qui consiste à encourager un pareil mouvement avant été accepté, il ne peut y avoir de difficulté pratique à recruter une réserve navale dans les colonies. Si l'on a l'intention de prendre les moyens de fournir des marins aux bâtiments de mer, la réserve navale qui a été fournie pour la défense de la mère patrie offre un modèle à imiter. Si l'on se borne à entreprendre la défense des côtes et des ports, le système d'organisation adopté pour les volontaires de l'artillerie royale de marine peut être suivi avec avantage. En étudiant un projet de réserve navale pour les colonies, il est essentiel de déterminer tout d'abord dans quelle mesure l'intervention directe du gouvernement impérial se produira. Certaine école politique considère que la défense locale est une tâche qui doit être laissée entièrement aux gouvernements coloniaux. Elle croit que les colonies sont tout à fait capables de se défendre elles-mêmes; qu'individuellement les coloniaux sont mieux partagés que la population de la mère patrie; qu'il est du devoir de nos hommes d'Etat d'habituer les sociétés jeunes et vigoureuses à se défendre elles-mêmes, de faire comprendre à ceux qui en font partie qu'ils sont obligés de faire des sacrifices dans l'intérêt public et de supporter avec la mère patrie leur part du fardeau des préparatifs militaires.

Et plus loin, à la page 218, lord Brassey dit:

On croit que dans la confédération canadienne il n'y a pas moins de 87,000 marins de profession. En 1872, environ 1,000 navires à pont et 17,000 bateaux donnaient du travail à 42,000 marins. Le 31 décembre 1876, la confédération canadienne possédait 6,952 navires jaugeant 1,205,565 tonneaux. Durant l'année 1876, 480 nouveaux navires jaugeant 151,012 tonneaux ont été construits dans le Dominion. La valeur du poisson exporté du Canada la même année a été de £1,000,000. La valeur des exportations terreneuviennes de la même classe en 1875 a été de £1,340,000.

Le rapport annuel du gouverneur Hill pour 1872 déclare qu'environ 10,000 hommes sont occupés à la pêche au phoque dans Terre-Neuve et que ce nombre comprend presque tous les hommes valides de l'île qui sont en disponibilité. Il faut ajouter que le total de la population mâle de l'île est de 75,000 hommes.

Comme on le voit, monsieur le président, lord Brassey nous dit ce que nous devons faire ici. Tâchez, dit-il, de suivre l'exemple de la mère patrie en construisant des navires dont vous pourrez prendre le modèle sur ceux de la mère patrie. Et il fait observer que, homme pour homme, les colonies sont plus fortes que la mère patrie.

C'est précisément ce que disait M. Andrew White, que j'ai cité l'autre jour dans cette Chambre.

Il me semble que l'opinion de lord Brassey, exprimée en 1894, alors que cette question de marine coloniale ne faisait pas l'objet de discussion entre les colonies et la mère patrie, devrait servir de règle à nos délibérations et être acceptée comme un jugement sans appel, dans la situation actuelle.

L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur aurait déclaré en dehors de cette Chambre,—car ce n'est pas facile d'avoir des déclarations de lui quand il est à son siège—que la raison pour laquelle il avait changé d'opinion, était la question du péril allemand. On a souvent cité, à ce sujet, l'opinion de M. Asquith, de M. Balfour et d'un grand nombre d'autres hommes d'Etat éminents de l'empire.

Me permettrez-vous, monsieur le président, de citer ici un article du "Canadian Associated Press Cable", dans lequel M. Asquith nie absolument le péril allemand. Le voici en entier:

(Canadian Associated Press Cable.)

Londres, 7 janvier.—L'agitation continue en ce qui concerne la situation politique. On rapporte que des désordres se sont produits hier soir à des assemblées tenues en bon nombre d'endroits. Henry Chaplin, ex-président du conseil conservateur de l'agriculture, rejeté en 1906 par son collège électoral de Sleaforth dans le Lincolnshire, aujourd'hui l'une des circonscriptions les plus violemment contestées du royaume, a vainement tenté pendant une heure de se faire entendre et il à fallu avoir recours à la force pour mettre dehors des vingtaines d'auditeurs trop turbulents. Le duc de Norfolk n'a pu se faire entendre avant que son président eut menacé de poursuivre les perturbateurs. Les pairs qui font la campagne sont particulièrement malmenés. Les lords Donoughmore, Cheylesmerce et Coventry ont dû abandonner leur assemblée, bien que le premier ait fait un éloquent appel à la foule, déclarant qu'à chaque assemblée où il avait parlé, en dépit du fait qu'il y avait partout une majorité de radicaux, il avait toujours été paisiblement écouté.

Nul ne s'attend à un guerre anglo-allemande.

Le premier ministre Asquith parlant à Bath a répondu en détail aux paroles de M. Balfour sur la situation en ce qui concerne l'Allemagne. Il a déclaré qu'il avait au sujet de la diplomatie européenne des connaissances pour le moins aussi intimes et aussi fraîches que celles de M. Balfour, et il a affirmé sans la moindre hésitation qu'à sa connaissance, non seulement il n'y a pas parmi les hommes

d'Etat européens cette unanimité d'opinion dont M. Balfour a parlé, au sujet de l'imminence d'une guerre avec l'Allemagne, mais qu'il n'y a pas une seule puissance, petite ou grande, qui oriente sa politique ou base ses calculs sur la supposition que la guerre avec l'Allemagne est inévitable ou même probable. Il a ajouté qu'il ne pouvait apercevoir d'aucun côté de l'horizon politique la moindre cause directe ou indirecte de querelle entre la Grande-Bretagne et la grande nation au delà de la mer du Nord.

On a trompé M. Balfour.

Les Allemands qui ont dit à M. Balfour que l'Allemagne ne permettrait pas à la Grande-Bretagne d'adopter la protection, a dit M. Asquith, ont dû se payer sa tête (rires). Si M. Balfour a voulu déclarer que la suprématie navale de la Grande-Bretagne sur ses propres mers étaient menacées ou mise en danger, le premier ministre nie catégoriquement cette assertion.

En terminant, M. Asquith a parlé de la question de la réforme du tarif. Il défie M. Balfour de nier que la protection avec une préférence coloniale aurait pour effet d'augmenter le coût de l'existence. Si les droits actuels sur le thé et le sucre étaient abolis en compensation, alors cette division de la réforme du tarif serait absolument privée de revenu.

Milner provoque une panique au sujet du Home Rule.

A Litchfield, lord Milner a discuté le Home Rule. Il a dit que bon nombre de gens se consolent avec l'idée qu'avant qu'il soit passible d'effectuer un changement aussi énorme que celui qui résulterait des propositions relatives au Home Rule, il faudrait un autre appel au peuple. Il se trompe énormément. Son opinion personnelle est que si l'on permet maintenant au gouvernement actuel de faire à sa guise, on n'aura peut-être jamais une autre occasion de donner un vote sur cette question la plus importante de toutes.

Pourquoi le budget n'est pas attaqué.

John Burns, parlant à Battersea, a affirmé que la raison pour laquelle les conservateurs ont cessé d'attaquer le budget, c'est qu'ils ont découvert son énorme popularité. Le commerce de Londres s'élève à 209,000,000 de livres sterling. Ce commerce a été créé par le libre-échange. Les gens s'intéressent maintenant d'une façon intelligente à leurs propres affaires, et si le libre-échange était mis en danger, il y aurait en Angleterre un soulèvement populaire comme on n'en a pas vu depuis cinq cents ans.

Sir Edward Grey à Milfield a dit que ce que la protection a fait pour l'Allemagne, et la croissance du vote socialiste dans ce pays, qui dépasse de beaucoup ce qui existe dans la Grande-Bretagne, démontre que si le Grande-Bretagne avait recours à la réforme du tarif, elle embarrasserait ses industries et ses finances.

Exagérations en politique.

Lord Crewe a affirmé que certains orateurs et écrivains au sujet de la marine sortent des profondeurs de l'ignorance absolue et finissent sur les confins de la manie épileptique. On peut se permettre de négliger ces gens, car leurs appels ne s'adressent qu'à ceux qui croit que l'écume à la bouche constitue un argument politique des plus efficaces.

Lord Dundonald a insisté sur le fait que la meilleure manière de prévenir les "crises industrielles" seraient pour les villes et les comtés populeux d'acquérir des propriétés agricoles ou des colonies et de les exploiter avec vigueur durant les périodes de marasme.

M. Asquith est encore premier ministre d'Angleterre, et il n'a pas changé d'opinion. En effet, dans la note du 25 octobre 1912, il n'est pas question du péril allemand.

Il ne suffit donc pas au très honorable premier ministre du Canada, de déclarer qu'il y a "emergency"; qu'il y a une crise quelconque, qu'il y a danger pour l'Angleterre d'être attaquée par l'Allemagne, pour justifier ce don de 35 millions.

Pour en revenir maintenant à la construction de la marine canadienne, j'attire l'attention des ministres, surtout des ministres de la province de Québec,—sur l'opinion exprimée sur ce sujet par un de leurs amis, M. A. W. Atwater, C.R., de Montréal, qui, de retour d'un voyage en Angleterre, il y a deux ans, faisait part de son opinion sur la construction d'une marine canadienne. M. Atwater est un avocat distingué de Montréal. Il a été député pendant plusieurs années à la législature de Québec et a même été trésorier de la province pendant quatre ou cinq ans. Il est aujourd'hui avocat consultant de la ville de Montréal. C'est un conservateur et un bon patriote. Voici ce qu'il dit dans cet article:

> Elle veut des navires de guerre, pas notre argent—Le Canada gagnerait le respect de la Grande-Bretagne en construisant une marine, dit M. A. W. Atwater, C.R.—M. A. W. Atwater, C.R., discute les résultats de la récente élection d'après des observations personnelles faites sur les lieux.

Ce que l'Anglais admire, c'est un homme capable de se défendre, et ce qu'il admire au Canada, c'est l'effort que nous faisons pour avoir une flotte qui nous appartienne. Il admire et respecte chez les Canadiens, ou toute autre nation ou dépendance, la capacité de se défendre eux-mêmes. Jusqu'à présent les Anglais ont pris vis-à-vis des Canadiens un air de protection qui disparaîtra lorsque le Canada aura sa propre marine et pourra se défendre lui-même. Le plus tôt nous aurons notre marine le mieux ce sera.—C'est une nécessité qui s'impose et il ne sert à rien de retarder. Il nous faut pourvoir à notre propre défense en matière navale comme au point de vue militaire. Il n'y a aucun doute que telle est l'opinion parmi les Anglais qui considèrent à bon droit cette question comme étant en dehors de la politique de parti.

Voilà ce qu'a dit M. Atwater, C.R., extrésorier provincial, qui est revenu lundi soir d'un voyage de deux mois en Angleterre, durant lequel il a été témoin des élections générales et a eu toutes les occasions possibles de constater quelle est l'opinion du public sur cette question et d'autres questions importantes.

L'opinion générale que j'ai pu constater durant mon séjour en Angleterre, a dit M. Atwater, est que nous gagnerions le respect des gens de la mère patrie plutôt en démontrant que nous sommes capables de nous défendre,

qu'en lui offrant une simple contribution en argent, à moins que ce ne fût une somme très considérable et que la contribution fût permanente. Et cela ne serait guère de nature à plaire à un grand nombre de Canadiens, et ne saurait être préconisé ici par l'un ou l'autre des partis. L'opinion de tous ceux qui ont observé les affaires impériales est qu'en Angleterre on aurait beaucoup plus de respect pour une partie de l'empire qui se préparerait à se défendre que pour une qui donnerait une somme plus ou moins—probablement moins—suffisante pour contribuer à l'entretien de la marine impériale.

Et je suis tout à fait de cet avis, dit M. Atwater. Afin de conserver la sentiment de notre propre dignité, ainsi que le respect de la mère patrie, nous devrions nous procurer notre propre marine, et le plus tôt nous l'aurons en bon état de fonctionnement, le mieux ce sera. Cela prendra beaucoup de temps, même avec le concours de l'Angleterre et de son expérience énorme en matière navale. Et il me semble que, sans distinction de parti, tous les Canadiens devraient s'unir pour mener cette entreprise à bonne fin.

Ce projet naval, dit M. Atwater, attire beaucoup d'attention en Angleterre, et la pensée des gens de la mère patrie était que les possessions d'outre-mer construiraient des navires et les muniraient d'équipages recrutés chez elles pour la défense impériale. C'est exactement l'impression profonde ressentie par la mère patrie en voyant la manière dont le Canada et les autres possessions ont envoyé leurs soldats pour combattre dans le Sud-Africain, où une simple contribution en argent serait passée inaperçue, ou aurait été considérée comme une façon pusillanime d'accepter le devoir de défendre l'empire. La Grande-Bretagne est très riche et une contribution, même de dix millions de livres, ne serait qu'une simple affaire de comptabilité impériale et n'aurait pas pour effet de diminuer les impôts. Mais la participation matérielle et effective au fardeau de l'empire a enflammé l'imagination britannique et a excité l'admiration des Anglais.

Monsieur le président, au sujet de la construction de cette marine canadienne, je suis toujours surpris d'avoir entendu les ministres, lorsqu'ils ont parlé de la résolution,—car, depuis que nous discutons en comité sur ce bill ils sont muets comme des carpes,—prétendre et soutenir à la face du pays que nous ne sommes pas capables de construire des navires de guerre, et que les vaisseaux que nous avons achetés, le "Niobé" et le "Rainbow", étaient des vaisseaux pour rire, que c'était de l'argent jeté à l'eau.

J'ai eu occasion de visiter les Etats-Unis assez souvent, et en deux circonstances, je suis allé à Old Point Comfort, sur le Hampton Road, dans la baie de Chesapeake. J'y ai vu là, en face de la forteresse Munroe, un vieux vaisseau en bois qui s'appelait le "Washington", je crois. Ce vaisseau servait comme navire-école à trois ou quatre cents cadets de marine. Autour de ce vieux bateau se trouvaient quinze à vingt vaisseaux de guerre, cuirassés et croiseurs de la marine américaine de l'Atlantique-Nord.

Tout près de Old Point Comfort, Newport-News, se trouvent les chantiers de la marine, que j'ai visités.

Je suis allé en Portugal en 1907, j'ai vu la marine portugaise. Je suis allé en Espagne, j'ai visité les chantiers maritimes où l'on construit à la fois des navires marchands et des navires de guerre. En France, j'ai visité le port de Brest où une bonne partie de la flotte française est concentrée. J'ai visité Marseille, Toulon et autres grands ports français. J'y ai vu des navires français et les chantiers maritimes. Je suis allé au Maroc, justement à l'époque où l'escadre française faisait voile sur Tanger. Tout cela, monsieur le président, pour vous dire que je trouve singulier que l'on prétende que nous ne pouvons pas construire nos vaisseaux ici.

Tous les pays qui ont des côtes à défendre construisent eux-mêmes leurs navires de guerre.

J'avais l'occasion, l'autre jour, de présenter à cette Chambre une étude approfondie, publiée par la "Presse", de Montréal, il y a quelques années, sur la loi de la marine. Cette étude comprenait une série d'articles et, avec votre permission, monsieur le président, je m'en vais citer le douzième de cette série:

La loi de la marine et les préjugés.

A proprement parler, et si l'on veut s'en rapporter à l'exactitude rigoureuse des termes, la loi de 1910 n'a pas créé une marine militaire canadienne, puisque cette marine existait déjà depuis 1852, à un état bien infime, sans doute, mais tout de même réel. Après avoir décidé, pour les raisons que nous avons dites, de développer l'embryon naval que nous possédions déjà, en une flotte plus digne de ce nom, c'est-à-dire en un véritable service naval, le Gouvernement canadien n'a fait, avec l'assentiment des Chambres, que régler l'organisation de ce service naval, et que définir le status de cette flotte.

Le service naval, que réglemente la loi de 1910, est sous le contrôle exclusif du Gouvernement du Canada, et il est fait essentiellement pour le Canada. Il pourra arriver, cependant, que, dans certaines circonstances critiques où le Canada se sentira menacé par le fait même que l'empire le sera, nos navires soient mis à la disposition de l'amirauté pour coopérer avec la marine impériale, mais il est bien entendu que cela ne se fera que par la libre volonté du Canada et en autant que le Gouverneur en conseil, c'est-à-dire le cabinet responsable aux Chambres, l'aura lui-même décidé.

Telle est la solution éminemment autonomiste par laquelle sir Wilfrid Laurier vient de répondre au point d'interrogation ouvert depuis trente ans sur la participation des colonies à la défense impériale.

* * * * * * * * *

Cependant, cette solution n'a pas été unanimement acceptée. Elle a même été sévèrement critiquée. Il y a, à cela, plusieurs rai-

sons, dont la principale est peut-être tout simplement que la loi de la marine est un acte de gouvernement. On sait, en effet, que l'opposition systématique est pour ainsi dire essentielle à notre régime constitutionnel. Il faut qu'il y ait toujours un groupe qui trouve tout à redire dans ce que fait l'autre groupe au pouvoir, et qui se crée par là des droits à prendre sa place. Mais s'il n'est pas nécessaire que l'opposition ait raison pour attaquer une politique quelconque d'un gouvernement, rien n'empêche non plus qu'il l'ait quelque fois, et c'est pourquoi, dans l'espèce, il convient, avant de les rejeter, d'examiner au moins brièvement ses objections contre la loi de marine.

Les adversaires de la politique navale préconisée par sir Wifrid Laurier se divisent en deux groupes qui partent de principes tout à fait opposés; les impérialistes et les nationalistes. Les premiers reprochent au Gouvernement de ne pas faire assez pour l'empire; les seconds reprochent au Gouvernement de faire trop, sinon même de faire quelque chose, pour l'empire. Chez les uns et les autres, il y a des gens qui sont de bonne foi, et il y en a d'autres qui ne le sont pas.

Nous ne nous arrêterons pas à la thèse impérialiste, celle qui voudrait soit une contribution directe en argent ou en cuirassés, soit une marine à la disposition complète de l'amirauté anglaise. Ce n'est pas qu'elle soit à dédaigner cependant, car il n'y a qu'elle en vérité qui ait quelque chance d'être substituée à la politique du Gouvernement. En effet, advenant que le sort de l'élection se montre défavorable au parti libéral le 21 septembre prochain, c'est M. R. L. Borden qui prendra fatalement les rênes du pouvoir, et non pas M. Bourassa, simple leader d'un groupe local. Or, on a vu, par son manifeste d'hier, quelles sont les idées de M. R. L. Borden au sujet de la défense impériale. Mais nous parlons à nos lecteurs qui n'ont pas besoin d'être détrompés sur l'illusion impérialiste.

* * * * * * * *

La thèse nationaliste est plus spécieuse et mérite, à cause de cela, plus d'attention.

Mais d'abord, pour être exact, ce n'est pas "la thèse", mais "les deux thèses nationalistes" qu'il faudrait dire, car elles sont deux qui ont les mêmes tenants et qui ne s'en contredisent pas moins pour cela. La première combat absolument l'établissement de toute marine militaire, et la seconde réclame une marine, mais une marine qui servirait uniquement à défendre le Canada. La première est celle qui est exposée de préférence dans les réunions populaires et la seconde est celle qui sert dans les journaux, depuis quelque temps surtout.

Contre l'établissement d'une marine militaire l'on a invoqué les deux arguments les plus capables de faire impression sur l'homme, en répétant avec insistance qu'elle menaçait à la fois la bourse et la vie des citoyens canadiens.

La marine, a-t-on dit d'une part au peuple, coûtera des millions et des millions; à cause d'elle vous gémirez sous les impôts.

La crainte de la dépense est toujours une corde facile à battre et les politiciens ne l'ont jamais négligée. Ainsi, dans d'autres élections précédentes, nous avons vu l'opposition pousser les hauts cris et prophétiser la banqueroute canadienne, à cause d'un nouveau Transcontinental qui devait coûter d'après elle, dans les deux cents cinquante millions. Ce Transcontinental achève aujourd'hui d'être construit et personne ne s'est aperçu que le fardeau du Canada en fût sensiblement alourdi.

Quant au coût de la marine, il importe de remarquer que la loi de 1910 n'impose au pays ni vingt, ni dix, ni même cinq millions. Elle ne prescrit même pas l'obligation de dépenser un sou. Ce sont les Chambres elles-mêmes qui voteront tous les ans ce qu'elle voudront voter, comme elles le font pour la milice.

Sans doute, puisqu'il est entendu que nous organisons une marine, une certaine dépense devra se faire, mais on peut être certain qu'elle sera toujours proportionnée aux ressources du Dominion. Le Gouvernement ne propose pas du premier coup une flotte comme celle d'Angleterre ou d'Allemagne; il commence par quelques modestes navires qui grandiront progressivement avec la nation canadienne.

* * * * *

Mais l'on a surtout compté sur le spectre même de la guerre pour soulever contre une marine la passion populaire. De tout temps, les mères surtout ont eu pour les combats sanglants une horreur aussi légitime que profonde. "Bella matribus detestata". . . . disait déjà le poète ancien. L'on n'a pas manqué d'exploiter ce sentiment. Des orateurs, et des cabaleurs ont parcouru les campagnes, représentant aux mères de famille que leurs fils allaient être arrachés de leurs bras, qu'ils seraient exposés au feu meurtrier des canons, et que les flots de la mer les engloutiraient à jamais sous les débris de leurs navires torpillés.

Il est difficile d'imaginer une exploitation plus odieuse des sentiments humains. Ceux qui poursuivent cette campagne de préjugés savent très bien que le personnel de la marine canadienne se composera uniquement de volontaires, librement engagés. L'article 27 de la loi le dit clairement.

"La force volontaire de la marine se compose d'officiers et de marins recrutés par un engagement volontaire parmi les gens de mer ou autres qui peuvent être jugés propres au service auquel ces volontaires doivent être employés."

Où voit-on là que les fils seront arachés des bras de leurs mères pour être livrés au minotaure affreux de la guerre?

Dans un discours prononcé le 20 janvier 1910, le principal adversaire de la marine a admis publiquement que le projet de loi du Gouvernement, non encore adopté à cette époque, excluait la conscription navale. Il a même ajouté que le Gouvernement n'y avait aucun mérite, la conscription navale n'existant dans aucun pays du monde, ni en France, ni en Allemagne, ni même en Angleterre.

Sans doute, mais pourquoi dit-on dans la propogande secrète autrement que dans les discours publics? Au fond des villages, l'on répète que les jeunes gens canadiens seront conduits de force à la guerre. C'est un mensonge délibéré et un vil expédient politique.

D'ailleurs, il ne faut pas croire que même les volontaires seront continuellement exposés aux périls affreux de la guerre. Sur la flotte anglaise, il y a environ 120,000 marins, tous engagés volontaires; il n'y en a peut-être pas

M. WILSON (Laval).

cinq cents qui aient eu l'occasion, comme marins, de prendre part à un engagement sérieux. La flotte britannique a vu le feu pour la dernière fois en 1855, lors de la guerre de Crimée. Depuis ce temps, l'Angleterre n'a eu que deux grandes guerres territoriales, celle contre les Cipayes dans l'Inde, et celle contre les Boers dans le Sud-Africain.

Monsieur le président, je n'ai pas l'intention pour le moment de poursuivre davantage mes remarques. Je reviendrai peut-être sur la question d'ici à la fin du débat. Mais la position que j'entends prendre est celle-ci,—et c'est la seule logique—position qui nous est indiquée par l'amendement, c'est de suivre la dictée indiquée: "along the line suggested by the amendment", qui est le but de l'amirauté. Je suis certain, pour ma part, de répondre aux vues de l'empire britannique lui-même, et de faire mon devoir de citoyen, loyal à l'empire, en insistant pour la construction d'une marine canadienne.

Nous ne sommes pas capables de savoir si nos ministres ont offert autre chose qu'une somme d'argent; mais je suis convaincu qui si l'amirauté avait eu le choix entre les deux propositions, elle aurait refusé le cadeau.

Monsieur le président, je crois qu'il est de notre devoir de persister dans la lutte que nous faisons, à l'heure qu'il est, parce que, comme l'a dit l'orateur qui m'a précédé, cette dépense d'argent est inconstitutionnelle et anti-patriotique.

La seule manière de remplir notre devoir envers l'empire et envers le peuple qui nous a élus, c'est de garder notre argent ici; c'est de commencer une marine canadienne,—une marine à nous—, c'est là la dictée du peuple, selon moi; c'est la dictée de ma conscience et c'est la seule voix que j'écouterai.

M. GERMAN: Nous avons discuté ce bill durant une séance de la Chambre. Les bills de cette importance sont ordinairement discutés à plus d'une séance, et je crois qu'il serait tout à fait dans l'ordre de discuter le présent bill de cette manière. Mais si les honorables membres de la droite veulent faire durer une séance de la Chambre depuis le commencement d'une semaine jusqu'à la fin, il est très probable qu'il nous faudra prendre plusieurs semaines avant que la discussion soit terminée. Des discours très importants ont été prononcés, et je crois qu'il y a lieu de se réjouir du fait qu'en cette Chambre des communes du Canada, parlant dans des circonstances si éminemment adverses, les membres du parti libéral soient capables de faire des discours si enthousiastes, des discours contenant des arguments aussi convainquants et aussi intéressants que ceux qui ont été prononcés ici cette semaine. Et je puis dire aux honorables membres de la droite que nous terminons cette séance de la Chambre, non seulement avec enthousiasme, mais avec la confiance absolue que le Gouvernement abandonnera ce bill ou fera ce qu'il aurait dû faire tout d'abord—adopter un bill de remaniement et demander au peuple son opinion sur la question de la marine.

M. SHARPE (Ontario-nord): Nenni.

M. GERMAN: Les honorables députés disent qu'ils ne feront ni l'un ni l'autre. Alors, je crois qu'il est de notre devoir de les forcer à faire l'un ou l'autre.

M. NORTHRUP: C'est là une franche déclaration de politique par la minorité.

M. GERMAN: Nous, les libéraux, nous avons fait face en ce pays à plus d'une entreprise difficile avant ce jour et toujours avec le plus consolant succès. Ce n'est pas la première fois que les libéraux se sont montés et ont parlé durant une séance prolongée.

M. CROTHERS: Et ils ont succombé à la fin.

M. GERMAN: Non, ils n'ont jamais succombé à la fin, mais ils ont renversé le Gouvernement du jour. Cette séance ocntinue fut au sujet du bill réparateur. Les libéraux, il est vrai, sont traités de "blockers" et l'on dit que nous bloquons la législation. Le "Citizen" d'hier matin, avait au sujet des "blockers" une très jolie pièce de vers qui commençait ainsi:

Keeping the old flag flying, over the rock-ribbed hill,
Floating the grand old bunting to show we are British still;
Shouting out Rule Britannia, till the very rafters ring,
But never a dollar for England—that is the song we sing.

Maintenant, pour l'édification et l'instruction de cette Chambre, je désire en lire la version corrigée:

The True Song of the Blockers.

Keeping the old flag flying, over the rock-ribbed Hill,
Floating the grand old bunting to show we are British still,
Shouting out Rule Britannia, till the very rafters ring,
With 'men and money for Britain'—that is the song we sing,
For we are the sons of our Mother; our strength and our lives are one;
We offer her men—not only our gold—at the threat of a foreign gun—
Thousands of men for England, just as we did of yore,
When we sent our best, at the trumpet call, to the war on Africa's shore.
Fly the flag from the turret, the flag of our Seven Seas,
Men (not gold) have kept it afloat, for a thousand years in the breeze;
And men, not gold, must keep it still, lofty, untarnished, alone,
While together we face whate'er betide striking stout blows for our own!

Voilà, monsieur, la chanson que nous, les bloqueurs, chantons, nous disons que si l'Angleterre a besoin d'aide, nous sommes prêts à la lui donner, mais nous lui donnerons nos hommes aussi bien que notre argent. Et c'est d'hommes dont l'Angleterre a besoin. Prenez la revue périodique anglaise "The Navy" et que dit-elle? Je n'ai pas l'exemplaire sous la main; on l'a égaré à la bibliothèque. Mais elle dit—et ce n'est pas une publication libérale—que ce dont l'Angleterre a besoin, ce n'est pas de l'argent, mais des hommes. Elle déclare qu'il n'est pas possible à l'Allemagne de rivaliser avec l'Angleterre dans la construction de navires, qu'elle ne peut jamais arriver à égaler l'Angleterre dans la construction des navires, soit des dreadnoughts soit des croiseurs; mais où l'Allemagne espère réussir à la longue, c'est dans le nombre d'hommes supérieur à celui des Anglais qu'elle pourra commander pour monter ses navires. L'Allemagne a 65,000,000 d'habitants ou plus. L'Allemagne a la conscription, ce que n'a pas l'Angleterre. Les soldats et les marins de celle-ci sont des volontaires, et l'Allemagne espère, qu'avec son surcroit d'hommes, elle pourra dépasser l'Angleterre, si cela est possible. Nous disons qu'afin d'instruire nos gens en Canada dans la guerre sur mer, il nous faut avoir une marine canadienne. Il est impossible—cela a été impossible par le passé et j'ose dire que cela sera impossible dans l'avenir, d'avoir de nos jeunes Canadiens qui iront s'enrôler dans une marine anglaise virtuellement concentrée dans les eaux anglaises. Il sera impossible de les décider à aller en Angleterre apprendre ce que l'on serait convenu d'appeler leur profession. Il nous faut avoir un collège naval en Canada et des navires-écoles où nos jeunes Canadiens puissent devenir officiers ou marins, et par là même créer une réserve navale ou quelque chose qui ressemble à une force navale en Canada. Nous prétendons que c'est maintenant le temps de commencer. Nos honorables collègues vis-à-vis disent: Nous commencerons peut-être à quelque date éloignée. Si le Canada doit, à même sa richesse, prendre $35,000,000 pour des fins navales, nous disons que nous devrions commencer tout de suite en Canada et dépenser notre argent ici. Cela non seulement tendrait à créer parmi nos jeunes Canadiens un sentiment en faveur d'un service naval, mais cela créerait de plus en ce pays de nouvelles industries. Je dis qu'il est plus patriotique et plus utile pour le Canada, à titre de partie de l'empire britannique, de dépenser cet argent en Canada que de l'envoyer en dehors pour le faire dépenser en Angleterre. La base de ce bill et la seule proposition faite pour que le Canada envoie $35,000,000 en Angleterre pour y construire des dreadnoughts, c'est le prétendu fait que l'Allemagne et la Grande-Bretagne se feront probablement la guerre. Le "Mail and Empire", de Toronto, du 21 février 1912, a un article à ce sujet et j'aimerais à le lire dans le but d'édifier et de renseigner les honorables membres de ce côté (la droite).

(L'honorable membre donne lecture de l'article en question.)

J'aimerais demander à n'importe quel député de la droite ou à tout homme d'intelligence ordinaire si, après avoir lu cet article, aucune personne supposerait qu'il soit nécessaire actuellement ou à aucune époque future, pour le Canada, de contribuer une somme d'argent quelconque à la Grande-Bretagne dans le but de maintenir sa supériorité sur l'Allemagne. Il y a loin de Trafalgar à l'heure présente. Voyez ce qu'était la situation il y a plus de cent ans. Les seules deux flottes alors par tout l'univers étaient virtuellement celles de l'Angleterre et de la France.

De nos jours, nous constatons que le Japon est une grande puissance navale, que la Russie est une énorme puissance navale, que l'Allemagne prend rang parmi les plus grandes puissances navales, que la France, l'Espagne et les Etats-Unis ont des flottes puissantes et formidables. Que devons-nous croire lorsque nous voyons tous ces pays construire d'énormes flottes? Tout simplement que l'Angleterre devra dans une grande mesure conserver à l'avenir par la diplomatie ce qu'elle a conquis par le sabre. Dorénavant, les nations ne reculeront pas avec leurs armements, mais elles viendront aux prises dans l'arène diplomatique plutôt que sur un théâtre de carnage et d'anarchie.

L'Angleterre a obtenu des succès dans l'arène diplomatique. Elle a réussi à amener l'entente cordiale avec la France et la Russie, à signer avec le Japon un traité qui, s'il doit prendre fin dans quelques années, sera vraisemblablement renouvelé, et elle est sur le point d'en signer un avec l'Allemagne. Bien qu'il n'y ait pas à l'heure qu'il est de traité entre l'Allemagne et l'Angleterre, il y a, entre ces deux nations, un sentiment d'amour fraternel et de bon voisinage qui éloigne toute idée qu'elles en viendront aux prises.

Même si nous envoyions trois dreadnoughts à la Grande-Bretagne, leur utilité ne serait guère appréciable. N'y a-t-il pas un meilleur moyen de se porter au secours de l'empire? Je crois qu'il y en a un et que c'est de réaliser le projet que la Chambre a approuvé d'une commune voix en 1909. Il y a quelque chose de plus important que le simple envoi de $35,000,000 à l'Angleterre. Le premier ministre a dit qu'il envoyait cette somme d'argent comme un don fait dans des circonstances critiques et que, lorsqu'il adoptera un programme définitif, il le soumettra au peuple.

Une VOIX: Très bien.

M. GERMAN: Je suis bien aise d'entendre l'honorable député dire: "Très bien." Si un

homme dans la situation qu'occupe le premier ministre a jamais formulé un programme définitif, le premier ministre l'a fait en cette enceinte un soir de ces jours derniers, lorsque, prenant en dernier lieu la parole dans la discussion générale du bill il s'est formellement prononcé sur le partage des responsabilités de la défense navale entre l'empire et les possessions d'outre-mer. Ayant gravement étudié la question, s'étant livré à des réflexions sérieuses, et sachant que le temps était arrivé où le Gouvernement devait prendre une décision, il est venu à dessein dire: "Notre projet est d'envoyer à la Grande-Bretagne $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts". Ses paroles, que j'ai rapportées, et les propos de ses partisans en cette Chambre et au dehors ne signifient rien, si ce n'est qu'il est non seulement en faveur de mettre une flotte dans les eaux anglaises et sous l'autorité de la Grande-Bretagne, mais aussi de créer un grand parlement impérial où les possessions d'outre-mer enverront quelques représentants. C'est là une énonciation claire de la politique du premier ministre.

Le représentant de King (M. Hughes) a fait allusion à la nouvelle que, en récompense de ce don de $35,000,000 à la Grande-Bretagne, notre estimable ami, sir Thomas Shaughnessy, sera élevé à la pairie, et il a laissé entendre que la même dignité sera probablement conférée à sir Hugh Graham. Nous ignorons quel nom prendra sir Thomas Shaughnessy, mais ce sera probablement lord Milwaukee, d'après sa ville natale.

L'été dernier, le premier ministre a visité l'Angleterre et il a été de pair à compagnon avec des ducs et des comtes. Il se peut fort bien que, en guise de récompense, nous ayons un lord Halifax, ou un duc d'Halifax, et peut-être un vicomte Rogers.

C'est à la population canadienne de dire si elle veut que le projet du premier ministre se réalise, ou si elle préfère conserver son entière autonomie, administrer ses propres affaires, agir comme de vrais sujets britanniques à l'ombre du drapeau anglais en créant dans la partie septentrionale de ce continent une puissante nation en coopération et rapport intimes avec l'empire britannique. Nous ne combattons pas le projet de loi à l'heure qu'il est parce que nous ne nous rendons pas compte que nous devons à l'Angleterre toute notre amitié, toute notre énergie, tous nos efforts intellectuels et corporels et tous nos trésors, mais parce que nous n'avons pas confiance dans la politique formulée par le premier ministre. Pour combattre cette politique nous aurons recours à tous les moyens constitutionnels, à tous les droits que nous possédons jusqu'à ce que le Gouvernement retire le projet de loi ou demande l'avis du public.

Je ne crois pas que la population canadienne soit prête à accepter la fédération impériale. Celle-ci signifierait que le Canada serait lancé dans le tourbillon de la politique européenne. Nous serions obligés de contribuer tous les ans au maintien d'une flotte puissante destinée à l'empire.

Le premier ministre dit que nous devrions prendre part aux délibérations d'un parlement impérial. Dans un parlement comprenant six à sept cents représentants du Royaume-Uni, quelle influence pourrions-nous avoir? Que deviendrait notre droit d'établir nos règlements de douane? Le Canada pourrait-il avoir un tarif contraire au tarif de la Grande-Bretagne? Dans ce cas, pourquoi la Saskatchewan, l'Alberta, ou toute autre province ne réclamerait-elle pas le droit d'avoir une politique douanière autre que la politique douanière générale du Canada. Le Canada n'est pas actuellement en faveur de la fédération impériale, et il ne le sera pas avant plusieurs années encore. Si elle devient un jour un fait accompli, elle ne sera pas amenée par la violence d'un parti, mais elle se produira spontanément et d'un commun accord. Au lieu de hâter la réalisation de ce projet, les membres de la droite la retardent sensiblement en s'efforçant de l'imposer à l'heure qu'il est à la population canadienne.

Au cours de ce débat ont surgi des questions d'une extrême importance et la discussion du projet de loi n'a pas été une perte de temps pour la Chambre. Les députés de la droite parlent de clôture. Comment auraient-ils aimé la clôture au Parlement pendant la session de 1910-1911, lorsque la convention douanière, qu'ils ont combattue avec succès, était soumise à la législature fédérale? Si elle avait existé, la convention douanière ferait maintenant partie de notre législation, et nos adversaires ne seraient pas au pouvoir. Lorsqu'ils parlent de la clôture avec tant de complaisance, ils feraient mieux de s'arrêter un instant pour réfléchir aux conséqences de cette mesure pour les deux côtés la Chambre.

Je dis qu'il n'y a pas eu de perte de temps. Nous avons demandé au Gouvernement des renseignements que nous n'avons pas encore obtenus et que nous n'obtiendrons pas parce que le Gouvernement ne peut pas se les procurer. Il a certainement commis de graves erreurs dans les renseignements qu'il nous a fournis concernant le coût de la construction des navires, non seulement en Grande-Bretagne, mais au Canada aussi.

En tout cas, la gauche est tout à fait hostile à ce projet, et elle croit exprimer l'opinion de la majeure partie de la population et demande que celle-ci soit consultée. En ce qui concerne une question semblable, peu importe que les libéraux ou les conservateurs soient au pouvoir.

Ce n'est pas la première fois que je demande au Parlement d'éviter de faire assister le pays au spectacle de pareils démêlés. Je soutiens qu'il faut consulter le peuple si, comme le disait Lincoln, le jour anniversaire de la bataille de Gettysburg, le gouvernement du peuple, pour le peuple et par le peuple, ne doit jamais disparaître de la scène du monde. Nous luttons pour conserver les libertés que nos ancêtres ont obtenues les armes à la main, pour un gouvernement dirigé par nous-mêmes et pour le droit d'employer notre argent dans l'intérêt commun du Canada et de l'empire.

M. BUREAU: Au cours de cette séance, j'ai déjà eu l'occasion d'adresser la parole au comité. Pendant mes commentaires de brève durée, j'ai alors voulu obtenir des éclaircissements concernant l'article du bill que nous discutons, et j'ai laissé entendre que le débat durerait moins longtemps, si le premier ministre répondait à la question que je lui posais. A ce moment-là, il causait avec animation avec le ministre des Travaux publics, et je crois que c'est parce que la langue lui a fourché qu'il a répondu comme il l'a fait. Je vois à son siège le ministre des Finances qui, m'a-t-on dit, a été appelé à ce poste important à cause de sa haute réputation dans les cercles financiers. Je suis convaincu que le ministère n'a pas décidé de dépenser $35,000,000 sans prendre l'avis du ministre des Finances, le gardien du trésor. Celui-ci doit savoir comment cette somme d'argent quittera nos rives—si elle s'en ira pour toujours, ou si elle reviendra. Je répète donc ma question: cette somme de $35,000,000 que l'on tirera du fonds du revenu consolidé sera-t-elle un don, un prêt ou une contribution?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): L'honorable député peut trouver ce renseignement dans le bill même. Un crédit de $35,000,000 sera ouvert dans le but d'accroître les forces navales actives de l'empire. Le premier ministre a expliqué que ces fonds serviront à la construction de trois cuirassés conformément au conseil que contient le mémoire de l'amirauté anglaise qui a été communiqué à la Chambre. Le premier ministre a même expliqué que ces navires pourront revenir au Canada, si le public désire les ravoir. Je crois avoir donné à l'honorable député une réponse satisfaisante.

M. BUREAU: J'en infère que c'est un prêt. Je ne connais pas le ministre des Finances depuis longtemps, mais je compte sur lui pour obtenir le remboursement, comme il l'obtiendrait dans le cours ordinaire des choses. Si c'est un prêt, c'est une simple question d'affaires, et je suis d'avis que c'est une mesquinerie de prêter des navires vides à l'Angleterre. Je suppose que l'intérêt qu'on exigera de la métropole ce sera l'obligation de fournir des hommes d'équipage à ces navires. Un article du contrat devrait stipuler que lorsque ces navires reviendront derrière des remorqueurs hollandais, la mère patrie paiera les frais en guise d'intérêt. Nous avons constamment sollicité de la métropole des faveurs dont les unes ont été obtenues de vive force et nous ont coûté quelque chose. Nous devrions accepter les obligations qui découlent de ces faveurs. Ce n'est pas en agitant le drapeau ni en protestant de notre attachement que nous ferons croire à l'univers que nous sommes de vrais sujets britanniques et de vrais Canadiens.

Je n'ai jamais vu la vieille maxime que "le silence est d'or" observée aussi scrupuleusement qu'elle l'a été par les membres de la droite. Nous sommes en quête de renseignements, mais les députés de la droite nous en refusent en gardant le silence. Le représentant de Welland (M. German) a dit qu'il était bruit que le Gouvernement se proposait d'établir la clôture. J'ai entendu dire autre chose—que ce bill sera retiré. (Exclamations.) Je rapporte simplement ce que j'ai entendu dire. En ce qui concerne la province de Québec, nous n'avons entendu qu'une voix parler au nom du parti ministériel—la voix du ministre des Postes (M. Pelletier). Lorsque je lis son discours et que je me rappelle ses harangues au cours de la campagne électorale de 1911, je me demande comment le changement a pu s'opérer. Et lorsque je lis les écrits du journal dans lesquels il est intéressé, bien qu'il l'ait nié—je regrette qu'il soit absent, car je lui prouverais qu'il a un intérêt dans ce journal—je me demande quel magicien a métamorphosé l'honorable ministre. Le député de Pictou a laissé entendre que c'est le machiavélique ministre des Travaux publics (M. Rogers). C'est assurément un homme adroit, car le ministre semble complètement métamorphosé.

Dans son discours, le ministre des Postes a dit:

> On nous dit presque que nous devrions baisser la tête de honte, et qu'on devrait considérer que nous avons insulté la population canadienne parce que nous votons $35,000,000 pour la mère patrie.

Les archives de la Chambre établissent que nous n'avons jamais blâmé l'ouverture d'un crédit de $35,000,000 pour la défense du Canada ou de l'empire, mais nous blâmons la manière dont on se propose d'employer cette somme.

S'adressant à la gauche, le ministre des Pêcheries ajoutait:

> Est-ce là toute votre politique? Et leurs cœurs saignent parce que les Canadiens ne verseront pas leur sang et que le Canada ne donnera pas plus d'argent au grand empire britannique.

Je pourrais raconter la genèse de cette "effusion de sang" qu'on met tant de soin

à faire figurer dans le hansard. Je devrais dire pourquoi elle s'y trouve et quel usage on se propose d'en faire. Vous serez surpris, monsieur le président, d'apprendre que cet enfant du Lancashire, aujourd'hui juge, a parcouru la province de Québec en compagnie d'autres personnes, en disant: "Mères, prenez garde qu'un libéral ne soit élu, car si un gouvernement libéral obtient de nouveau le pouvoir, on vous arrachera vos enfants pour les faire éventrer dans les mers lointaines dans l'intérêt d'étrangers". Les uns sont allés jusqu'à dire: "Si vous élisez ces libéraux, si ce projet naval se réalise, si vous devez fournir des matelots à ces navires, vos enfants vous maudiront". D'autres, croyant changer la mise en scène, priaient les saints du paradis de protéger la jeunesse que le projet de M. Laurier mettait en péril.

M. LAPOINTE: Qui a fait cela?

M. BUREAU: Je pourrais plutôt mentionner ceux qui ne l'ont pas fait que ceux qui l'ont fait. Le représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) ne l'a pas fait, mais je me demande si j'en trouverais d'autres. Je vois le député de Dorchester (M. Sévigny) et il ne l'a pas fait. C'était un beau spectacle de voir avant-hier soir l'honorable député prendre ici la parole et, avant que le coq n'eût chanté pour la première fois, nier qu'il eût jamais été nationaliste.

Je vois aussi le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel). C'était un nationaliste. Qu'on ouvre le hansard et on y trouvera ses paroles. Naturellement, la raison de sa volte-face saute aux yeux. Nous voyons quel siège il occupe, et cela peut lui servir d'excuse. Si nous nous reportons aux tirades enflammées du ministre du Revenu de l'intérieur à la tribune populaire pendant l'élection de 1911, nous verrons comme sa métamorphose a été radicale. Il déclarait alors qu'il ne voulait pas de la politique navale de M. Laurier et qu'il ne tolérerait pas la contribution proposée par M. Borden. Il est entré dans le ministère en s'accrochant aux pans de l'habit du cidevant ministre des Travaux publics (M. Monk) et il aurait dû en sortir en même temps que lui.

L'honorable ministre est tenu envers les représentants de la province de Québec d'expliquer comment il peut concilier ses déclarations d'avant la dernière élection contre la flotte et la contribution avec sa conduite d'aujourd'hui. Nous dira-t-il pourquoi il a si souvent pirouetté et pourquoi il a adopté l'opinion qu'il professe actuellement. Il se mettra à l'abri, j'imagine, en prétendant qu'il s'agit d'un prêt. Il dira peut-être: "Nous ne donnons rien; nous prêtons trois navires à l'Angleterre; et lorsque nous en aurons besoin, nous pourrons les ravoir". Est-ce pour cela qu'il appuie le projet de loi? Je voudrais obtenir une réponse.

M. NANTEL (texte): Je puis aller chez mes électeurs aujourd'hui et leur faire comprendre que mon attitude a été bonne et justifiable.

M. BUREAU: Je traduirai la réponse de l'honorable ministre. Il dit: "La raison en est que je puis retourner auprès de mes électeurs, les berner et me faire réélire." Il dit encore: "Tant que je serai ministre du Revenu de l'intérieur, je trouverai un moyen de me tirer d'affaire". Voilà jusqu'où va son patriotisme. C'est un patriotisme qui ne dépend pas du cœur . . .

M. PARDEE: Mais de la bourse.

M. BUREAU: Ou du portefeuille, comme j'allais le dire. Il disait un jour: "Si notre parti arrive au pouvoir, quant à moi, je promets de demeurer fidèle à mes principes d'aujourd'hui; si je ne le fais pas, je prierai ceux qui nous portent au pouvoir de nous en chasser". L'honorable ministre peut dire: "Notre parti n'est pas arrivé au pouvoir, car le parti nationaliste est notre parti; par conséquent, c'est mon droit de voter pour la contribution, pour l'annexion, pour n'importe quoi".

L'idée de séparatisme a été lancée au sujet de la loi du service naval. Si un autre que sir Wilfrid Laurier avait été l'auteur de cette loi, cette idée ne se serait jamais présentée à l'esprit des membres de la droite. Lors d'une conférence qui a eu lieu en 1887, et à laquelle toutes les colonies étaient représentées, la métropole a offert aux colonies des navires qui stationneraient dans leurs eaux non seulement en temps de paix, mais aussi en temps de guerre, et qui ne pourraient être rappelés que du consentement du gouvernement colonial. Dira-t-on que ceux qui ont pris part à cette conférence étaient des séparatistes? Accusera-t-on sir Sanford Fleming ou sir Alexander Campbell d'être un séparatiste? Changeons cette contribution en une souscription. Que chacun souscrive et sache exactement ce qu'il fait. Il ne devra pas y avoir de refus parmi les ministres. Ils devront donner l'exemple.

M. SHARPE (Ontario-nord): Qu'est-ce que Trois-Rivières donnerait?

M. BUREAU: Eu égard à sa fortune, Trois-Rivières donnerait peut-être plus que le député d'Ontario-nord et ouvrirait probablement sa bourse plus que lui. Trois-Rivières donnerait ce qu'elle pourrait donner Mais Trois-Rivières dit: "Nous prendrons notre argent et nous construirons les navires au pays. Si vous désirez venir en aide à l'empire, prouvez à l'empire et à tout l'univers que les Canadiens sont en état de s'occuper de leur défense. N'inculquez pas à nos jeunes gens l'idée de chercher des remplaçants qui se battront pour eux.

On nous parle "d'urgence" depuis quatre ans; et il devra encore s'écouler cinq à six

années avant que nous puissions construire les navires que le gouvernement se propose d'envoyer à l'Angleterre. Cependant, si la souscription que je propose était entreprise, chaque souscripteur aurait le sentiment d'avoir aidé à fonder la nation canadienne et d'avoir fait des sacrifices pour la défense commune. Entretemps, nous apprendrions comment l'attachement de l'élément jingo se traduit en dollars et cents.

L'établissement de chantiers maritimes coûte si cher qu'on ne peut compter sur l'initiative des particuliers. Elle doit venir du Gouvernement, et le projet de construction d'une flotte canadienne lui fournit à cet égard une occasion dont il devrait tirer parti. La députation se rappelle que l'éloquence du ministre de la Marine et des Pêcheries a pris l'essor, et s'est même poétisée lorsqu'il a parlé du penchant pour la mer des habitants de sa province et des autres provinces du littoral. Que les membres de la droite réfléchissent aux éloquentes paroles de l'honorable ministre, et que ces paroles les portent à préconiser une politique qui assurera la construction de navires au Canada.

(A six heures, la Chambre rentre en séance générale et les débats sont suspendus.)

Reprise de la séance.

A huit heures, la Chambre se déclare de nouveau en comité général.

M. BUREAU: A six heures, lorsque la séance a été suspendue, je parlais du discours du ministre de la Marine et des Pêcheries, afin de prouver la légitimité de l'attitude que nous prenons en proposant des modifications à l'article 2 du projet de loi. Je déclarais que ce projet de contribution ne pouvait être autre chose que le marchepied de la fédération impériale. Dans un discours antérieur, j'avais établi qu'au dire des hommes d'Etat anglais la fédération impériale est de nos jours, et sera pendant des années encore, un rêve et une impossibilité. Je saisis l'occasion de citer un passage d'un article de journal. Cette fois-ci, on ne pourra pas dire que l'article a été inspiré par des hommes politiques du Canada, car il n'a pas paru dans un journal canadien. C'est le "Daily News and Leader" de Londres que je citerai. Je relève ce qui suit dans une dépêche de la presse associée canadienne:

Londres, 8 mars.—Sous le titre "Mauvais impérialisme" le "Daily News and Leader" discute la sagesse du plan de M. Borden d'imposer l'adoption du bill naval au moyen de la clôture.

La moindre concession qu'il puisse faire aux Canadiens, c'est de les consulter avant de les entraîner dans un bouleversement constitutionnel que réprouvent tous les autres dominions, dit ce journal.

M. BUREAU.

Je cite surtout cette opinion, parce que la première fois que j'ai pris la parole j'ai expliqué que, bien qu'à la rigueur nous ayons le droit d'agir ainsi aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, néanmoins, par suite de conventions qui restreignent les lois constitutionnelles, et par suite de notre attitude depuis la naissance de notre nation, nous ne pouvions pas le faire, vu les tendances démocratiques de nos institutions. Le "Leader" tient le même langage. Il déclare que le moins que nous puissions faire lorsque nous dérogeons à notre présente Constitution, comme nous le faisons maintenant, c'est de consulter le peuple.

Il ne faut pas croire que les libéraux canadiens sont seuls à blâmer le projet de M. Borden. Le gouvernement australien a refusé de l'étendre à l'Australie. L'honorable M. Saucer, au nom du gouvernement sud-africain, a exprimé la crainte que l'agitation qui se manifeste en différentes parties de l'empire ne fût pas entièrement spontanée.

Si l'auteur de cet écrit se trouvait aujourd'hui dans la Chambre des communes du Canada il ne prendrait pas beaucoup de temps à tirer la conclusion que ce mouvement n'est pas tout à fait spontané. S'il tenait compte de l'attitude de certains députés qui votent pour le projet de loi et de l'avis exprimé par leurs électeurs, il tirerait certainement la conclusion qu'elle n'a rien de spontané.

Il critique le projet du Canada d'avoir un ministre dans le conseil de la défense et il se demande si le Sud-Africain emboîtera le pas.

Par conséquent, le premier résultat de la politique de M. Borden est une crise domestique de premier ordre au Canada.

Voilà l'un des résultats de cette politique. L'article ajoute:

Nous avons dès le début critiqué la substance du projet de M. Borden pour des raisons constitutionnelles. Nous avons à plusieurs reprises insisté à dire que c'était rendre un mauvais service à l'empire que de faire de la marine un sujet de litige entre les partis dans les dominions. Le projet de M. Borden en est rendu au point de provoquer une crise politique aiguë au Canada. TTous les esprits sages conviendront qu'il rend le pire service à la cause de l'unité impériale.

Lorsque nous disions que cette politique n'était pas bonne pour l'empire, qu'elle tendrait a le démembrer plutôt qu'à le protéger, on se moquait de nous, on nous disait que nous n'étions pas dévoués à l'empire. On me dit que le premier ministre avait de nous cette opinion.

Pourtant, un grand journal anglais publié au cœur de la Grande-Bretagne partage notre avis.

M. CROTHERS: Quel est l'auteur de cet écrit?

M. BUREAU: Je n'en connais pas l'auteur, mais je suppose que le journal en prend la responsabilité.

M. CROTHERS: Ce n'est là que l'opinion d'un homme, il me semble.

M. BUREAU: Cet homme, j'imagine, exprime l'opinion des lecteurs de son journal. Le journal est censé réfléter l'opinion publique.

M. CROTHERS: Oh!

M. BUREAU: Lorsqu'ils prennent ces airs de fantoche, on dirait que ces messieurs sont sortis tout armés de la cuisse de Jupiter. Ce qu'ils peuvent faire de mieux, quand ils répondent, c'est de dire "oh!" Ils restent assis et se tiennent cois, comme s'ils rougissaient de leur projet de loi.

Pourquoi propose-t-on cette contribution en ce moment. Est-ce à cause d'un besoin urgent? Nos adversaires ne peuvent la motiver en aucune façon parce que le besoin a disparu, et que c'était leur seule raison. Il n'a jamais existé, si ce n'est, ainsi que le disait le lord-maire de Londres à des délégués qui s'occupaient d'assurer la paix entre l'Angleterre et l'Allemagne, dans l'esprit de ceux qui ont intérêt à provoquer une crise, dans l'imagination des fabricants d'engins de guerre et des détrousseurs de cadavres.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a émis l'idée que nous aurons au Canada une flotte nationale ou permanente afin d'ouvrir une carrière aux jeunes gens qui aiment à s'enrôler dans la marine. Mais il ne nous dit pas quand. Il ne dit pas où se construiront les navires. Notre flotte sera-t-elle construite de l'autre côté de l'Atlantique? Lorsque ces navires dateront de cinq à six ans et seront devenus des objets de rebut, les ramènerons-nous au Canada? Non, dis-je. Si nous devons avoir une flotte, ayons-en une qui sera construite par nos concitoyens. Nous avons les bras et l'intelligence nécessaires. Il y a un commencement à tout. Autrefois, le Canada ne fabriquait pas de fusils; pourtant, aujourd'hui, le meilleur fusil dont on se sert à Bisley est le fusil Ross fabriqué au Canada.

M. BURNHAM: L'honorable député parle d'un besoin urgent. Soumettrait-il au peuple, dans une élection générale, la question de savoir s'il existe un besoin urgent?

M. BUREAU: L'honorable député ne parle pas sérieusement, lorsqu'il pose une telle question. Soumettrais-je au peuple la question de savoir s'il existe un besoin urgent? Non; ce sont ceux qui habitent de l'autre côté de l'Atlantique qui savent s'il existe un besoin urgent et ils avouent qu'il n'en existe pas. L'urgence a été inventée pour fournir au ministère un prétexte de déposer ce projet de loi.

J'ai parlé un peu plus longuement que je ne me proposais de le faire; mais avant de reprendre mon siège, je désire déclarer que j'appuie l'amendement, parce que, à mon avis, il répond aux intentions de l'amirauté anglaise; le projet d'une flotte canadienne est patriotique et il inspirera à la jeune génération le désir de voir nos cuirassés d'escadre hisser l'enseigne blanche sur le Saint-Laurent. Nous avons tous les matériaux nécessaires à la construction des navires et nous avons tout le temps qu'il faut. J'appuie l'amendement pour des raisons nationales, patriotiques, parce que je suis d'avis qu'il offre le seul moyen de fonder un grand Canada uni et un grand empire uni.

M. PARDEE: Dans les observations que j'ai déjà formulées sur le projet de loi de la marine, j'ai exprimé ma conviction que, en ce qui concerne la marine, la construction d'une flotte canadienne était le seul moyen qu'avait le Canada de conserver son beau patrimoine, de maintenir la confiance des nôtres en leur pays, et surtout de perpétuer le véritable sentiment canadien.

Les membres de la droite ont donné trois raisons qui doivent nous détourner du projet de construire, de manœuvrer et d'entretenir une flotte canadienne. Tout d'abord, cela prendrait trop de temps; en deuxième lieu, cela coûterait torp cher, et troisièmement, nous ne pouvons pas fournir un équipage à ces navires.

Il me semble que l'argument tiré de la longueur du temps est mis à néant par la lettre que l'honorable M. Pugsley a lue et qu'il avait reçu d'une société de construction navale des Etats-Unis. S'il fallait d'autres raisons, nous serions bien aises d'en donner.

A titre de Canadien, voici ce qui me frappe: nous nous serions unis à l'œuvre en 1909; le chantier de construction navale aurait été prêt en 1912; aussitôt après, nous aurions demandé des soumissions pour la construction de bâtiments de guerre et d'autres navires: au bout de quelques années, le chantier établi en 1900 se serait engagé à construire 140 coques jusqu'en 1912. Lorsque nos voisins du sud peuvent le faire, il me semble souverainement injuste de la part du Gouvernement de dire qu nous ne pouvons pas construire ces navires, parce que, ma foi! cela prendrait trop de temps. Est-ce aider au Canada en tant que nation que de dire, comme les membres de la droite, que nous ne pouvons pas créé une flotte canadienne, parce que nous ne pouvons pas construire les navires en moins de vingt-cinq à cinquante ans, lorsque des hommes de la même origine et de la même famille peuvent établir une flotte en dix ou douze ans, et le faire au gré de leur gouvernement qui s'enorgueillit aujourd'hui de posséder l'une des plus belles flottes de l'univers. A titre de Canadien au sang pur, je l'espère, je suis d'avis que ce qu'un autre pays

peut faire, le Canada peut aussi le faire, s'il a seulement le courage de se mettre à l'œuvre.

La seconde raison est que la dépense serait trop élevée. Plusieurs discours ont été prononcés sur ce point. Je défie un député de la droite de dire que deux de ces discours sont d'accord. Les membres de la droite nous fournissent certains calculs; mais lorsque nous leur demandons quelle est la base de ces calculs, ils ne peuvent pas le dire. Un ministre parle de $75,000,000; le premier ministre parle de $150,000,000. Je déclare, sans craindre qu'on me contredise, qu'ils ne savent pas quel serait le coût d'une flotte canadienne.

La troisième raison est que nous ne pouvons pas fournir un équipage aux navires. Avec une population jeune et virile, comme celle que nous avons aujourd'hui au Canada, qui osera dire que nous ne pourrions pas construire deux flottes et leur donner des hommes d'équipage? L'autre jour, le brave ministre de la Milice (M. Hughes), ayant toujours la tête haute et cherchant noise, toujours prêt en imagination à combattre l'Allemagne et tous les habitants du globe, déclarait que si cela était nécessaire pour les fins de la Milice, on pourrait de nos jours enrôler au Canada 50,000 hommes. Dans ce cas, pourquoi ne pourrions-nous pas enrôler autant dans la marine canadienne? Il est notoire que les récits de combats navals impressionnent plus les habitants encore jeunes ou d'âge moyen de ce pays et des Iles-Britanniques que les récits des combats sur la terre ferme. Le ministre de la Milice exagérait peut-être un peu; mais, même s'il est possible d'enrôler dans la milice la moitié de ce nombre d'hommes, on peut en enrôler deux fois autant dans la marine. Avec nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique et les navigateurs qui les habitent, avec les grands lacs qui s'étendent presque du nord au sud du Canada et les navigateurs établis sur leurs rives, si nous entreprenions de créer une flotte canadienne, comme nous devrions le faire, et si des députés ne la dénigraient pas en l'appelant de la pacotille, comme cela a eu lieu dans le passé, on verrait se présenter plusieurs recrues auxquelles on n'a peut-être jamais pensé.

Les membres de la droite parlent de fidélité et de patriotisme. En 1909, la Chambre a adopté une résolution en faveur d'une flotte canadienne, et presque tous ceux que je vois devant moi ont voté pour cette résolution. Ils y avaient foi; elle exprimait leurs meilleures intentions; mais à peine eurent-ils voté pour cette résolution que leurs sentiments les moins nobles reprirent le dessus. Des exigences politiques les obligèrent à changer d'attitude et à dénigrer la flotte canadienne. C'est de là que proviennent les désertions. Si depuis 1909 jusqu'à présent nous avions témoigné envers le Canada de la même fidélité et du même attachement qu'en 1909, bien que vous vous moquiez maintenant du "Rainbow" et du "Niobé", ces navires auraient leurs escadres remplies grâce aux recrues venues de toutes les parties du Canada et désireuses de faire partie du service naval canadien.

On nous demande de verser $35,000,000 afin de construire trois des plus énormes bâtiments de guerre qui aient jamais existé. Je ne conçois pas pourquoi le Canada construirait ces énormes navires.

Les membres de la droite nous donnent deux raisons de faire ce don. Tout d'abord, ils disent que les circonstances sont critiques. Il est presque ridicule de retarder les travaux de la Chambre pour parler de circonstances critiques. Lorsque le premier ministre a déposé ce projet de loi, le "News" de Toronto, le "Star" de Montréal et tous les autres journaux conservateurs ont été chargés de faire vibrer la corde des circonstances critiques.

Il y a déjà quatre mois de cela, et cette urgence n'a pas encore surgi; l'on ne voit rien venir. Plus on avance plus l'urgence s'éloigne. L'Allemagne ne songe aucunement à attaquer l'Angleterre, ainsi qu'il a été démontré clairement dans un article du "Spectator", dont l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a donné lecture à cette Chambre hier. La guerre des Balkans a fait surgir une nouvelle puissance en Europe, et l'on a vu, du moins en ce qui concerne l'Allemagne, que son programme était plutôt de se protéger contre des ennemis qui sont plus près d'elle que l'Angleterre, à laquelle elle ne songe pas du tout. L'urgence que l'honorable premier ministre nous a annoncée le 5 décembre dernier, lorsqu'il a déposé le mémoire de l'amirauté sur le bureau de la Chambre, s'est éloignée de mois en mois, et aujourd'hui elle n'existe plus.

Un point sur lequel le premier ministre a appuyé, tant en Angleterre que dans cette Chambre, est que si nous fournissions la somme de $35,000,000 pour trois dreadnoughts qui feront partie de la marine anglaise, nous deviendrions alors virtuellement des associés de l'empire anglais à toutes fins que de droit. Si je me rappelle bien ses paroles il a dit que nous ne serions plus considérés comme une simple dépendance de l'empire britannique, mais que nous aurions voix dans la paix et dans la guerre, dans la direction de la politique étrangère de l'Angleterre. Si nous réfléchissons bien à ce que signifient ces paroles, on verra qu'elles comportent une grande responsabilité que le Canada n'est peut-être pas en état d'assumer; et, si nous le pouvions, je craindrais qu'il n'en résultât guère beaucoup d'honneur pour nous ou pour l'empire.

Il faut savoir ce qu'est l'empire pour comprendre la portée des paroles du premier ministre. L'empire anglais est grand; il est composé de colonies, qui sont presque des principautés. Il y en a dans l'est, dans l'ouest, dans le nord et dans le sud; on voit de ses petites taches rouges dans presque toutes les parties du monde. Je ne saurais décrire l'importance de l'empire aussi bien que l'a fait le périodique montréalais appelé le "Moccasin", dans son numéro de janvier dernier. Cet article contient ce qui suit:

Pour poser de bonnes bases, nous devons commencer par nous dire que l'empire anglais est une trinité. Il y a d'abord l'empire véritable, dans le sens romain du mot, qui comprend les Indes, l'Egypte et quelques colonies de la couronne qui ne pourront jamais rien être autre chose; cet empire s'étend dans la Perse, dans le Thibet, et ailleurs, tandis que le cœur est en Angleterre. Il y a ensuite l'empire parlementaire, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud, dont le gouvernement est et doit être conduit, par la force même des choses, conformément à la liberté politique qui a été conquise par des siècles de lutte, principalement en Angleterre, mais plus tard dans les colonies elles-mêmes. Troisièmement il y a l'Angleterre, un empire elle-même, même si on la sépare de ses dépendances et de ses colonies, mais qui n'en est pas moins un empire car elle a des dépendances et des colonies. Les intérêts de ces trois éléments convergent vers certains points de contact, qui tendent à devenir de plus en plus nombreux, ce qui est un signe que la vitalité de l'empire ne diminue pas. Il y a aussi des endroits où l'on peut apercevoir des divergences notables.

Ceux qui croient que nous avons atteint la limite du gouvernement autonome proposent aujourd'hui que le Canada et l'empire parlementaire fassent une nouvelle convention avec l'empire qui est l'Angleterre, et l'empire qui comprend les Indes, convention en vertu de laquelle, en retour d'aide accordée dans les cas de guerre, on nous accorderait un droit correspondant d'intervenir dans la direction de leurs destinées. L'effet d'une convention de ce genre serait d'imposer aux hommes d'Etat canadiens des responsabilités énormes, car ils auraient à décider des questions qu'ils n'ont pas été habitués à traiter, et ils n'auraient pas, dans leur propore pays, le pouvoir nécessaire pour appuyer une décision en cas de difficultés. Par le fait même, l'empire qui est la Grande-Bretagne, serait obligé de céder une partie du droit qu'il a, en tout et partout, de prendre les décisions que ses hommes d'Etat considèrent être essentielles à la conservation de ses intérêts et à la reconnaissance de son pouvoir, décisions qui, en pratique, sont appuyées sur le peuple anglais qui peut approuver ou désapprouver, récompenser ou punir. Quel besoin avons-nous au Canada, dans le moment actuel, d'imposer à nos hommes d'Etat les inquiétudes qu'apportent à l'Europe les problèmes asiatiques, et que l'Angleterre ne peut pas éviter? Quelle possibilité y a-t-il, d'un autre côté, que ceux dont les efforts sont continuellement mis à l'épreuve par la nécessité de protéger des intérêts locaux et d'importance vitale puissent consentir à mettre certaines limites au pouvoir qu'ils possèdent aujourd'hui de prendre les décisions qu'il croit les meilleures? C'est là ce que voulait dire M. Asquith lorsqu'il a parlé de responsabilité que le cabinet anglais ne pouvait pas partager. Et il ne le peut pas non plus. Toute personne qui comprend exactement ce que signifie le triple empire, auquel incombe le soin de sa sûreté, ne voudrait demander au gouvernement impérial de se départir d'une partie de la responsabilité de maintenir la suprématie de l'Angleterre et assurer la sécurité des Indes.

Cet article montre d'une façon presque surabondante ce que seraient non seulement nos embarras, mais les difficultés insurmontables auxquelles nous aurions à faire face si nous avions, sur le comité de la défense impériale, un représentant autorisé à décider les questions embrouillées qui peuvent surgir dans la tourmente échevelée de la politique européenne. Qu'est-ce que le Canada a à gagner sous ce rapport, comme partie intégrante de l'empire? Rien du tout, et, ainsi que le dit M. Asquith lui-même, il y a une responsabilité que le gouvernement anglais ne peut pas partager. La chose est impossible, parce que tant que l'empire existera comme empire, son cœur devra être à Londres, dans Downing-Street. C'est le gouvernement anglais qui doit décider et qui décidera, mais du moment que les colonies seraient appelées à partager dans cette responsabilité, j'ose prédire que si certains désaccords se produisaient entre les colonies et l'empire, de ce jour l'unité de l'empire sera rompu.

A mon avis, la dernière chose que le Canada doit désirer ou qu'on devrait lui imposer, est le droit d'être consulté dans l'étude des questions internationales dont le comité de la défense impériale a constamment à s'occuper, et que ce comité, qui est pratiquement composé des membres du gouvernement anglais, peut seul décider au nom de tout l'empire. Pour ma part, et parlant pour moi seul, je dis que le Canada, en fils soumis de la mère patrie, s'est lié à son sort dans l'adversité comme dans la prospérité, et soit que l'Angleterre décide de faire la paix ou la guerre, nous serons toujours prêts à accepter ce qu'elle décidera.

C'est là la conception que je me fais d'un empire; c'est ma conviction sincère de ce que l'empire doit être et sera, et je suis absolument certain que la population du pays pense exactement comme moi à ce sujet. Les honorables membres de la droite nous disent qu'il ne doit y avoir qu'un roi, qu'une flotte et qu'un drapeau. Très bien. Mais ou sujet de la flotte, elle peut être composée, non seulement de navires appartenant à l'Angleterre mais de navires des différentes colonies, de navires construits, équipés et entretenus, par ces mêmes colonies. J'ai beaucoup admiré le discours que prononçais le très honorable premier ministre actuel en mars 1902, à Lindsay, Ontario. Il faisait le tableau sui-

vant, très soigné et très éloquent, des progrès du Canada en fait de gouvernement responsable. Après avoir parlé des événements de 1837-38, il disait:

Le progrès considérable suivant qui fut réalisé par le Canada dans la modification de la politique impériale a été lorsqu'il a obtenu le contrôle complet des revenus provenant de la vente de terres non concédées.

L'honorable premier ministre énumérait ensuite les autres progrès, la gestion de nos recettes, la réglementation de notre commerce et de notre politique douanière, même la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, et finalement le droit qui nous est accordé tacitement aujourd'hui de négocier nos propres traités. L'honorable premier ministre montrait le développement constant du gouvernement responsable et du droit de gérer nos propres affaires depuis 1837 jusqu'à 1902. Enfin il montrait que pas un seul de ces développements n'avait tendu vers la centralisation, mais toujours à faire du Canada une nation. Bien que je ne m'accorde pas toujours avec mon très honorable ami, cependant dans cette circonstance il a parlé comme un véritable Canadien, lorsqu'il a dit que nous tendions à devenir une nation, et que pour la mère patrie nous n'étions plus seulement un petit enfant mais un peuple capable de prendre soin de lui-même, et il terminait son discours en disant :"Après tous ces progrès continuons dans la même voie; allons-nous retourner sur nos pas, ou continuer à avancer?"

Cette contribution de $35,000,000 est pour moi un pas en arrière. Elle est tout simplement un retour à l'ancienne centralisation, qui ne nous accordait aucune voix dans la décision de choses sur lesquelles nous aurions dû avoir un plein contrôle, les affaires du Canada. Et j'ose dire que si les honorables membres de la droite voulaient faire connaître réellement leur pensée, ils diraient, comme de vrais Canadiens: Le Canada est en tous points capable de veiller à ses propres affaires, et il veut conserver son autonomie; en ce qui regarde la marine, en justice pour nous-mêmes et en justice pour l'empire, nous devons la construire, l'équiper et l'entretenir nous-mêmes. C'est là la politique que nos honorables amis de la droite défendaient en 1909, et c'est la politique qu'ils soutiendraient encore en 1913, s'il n'y avait pas des exigences politiques pour les en empêcher.

Je devrais arrêter mon discours ici, mais je veux citer un extrait d'un article écrit par M. Andrew McPhail, dans le "University Magazine" de février. Je veux lire cet article parce que je ne pourrais pas espérer mieux exprimer moi-même mes vues, qui concordent exactement avec celles de l'écrivain de cet article sur la question de contribution des $35,000,000 et des trois dreadnoughts. M. McPhail dit:

Le fait est que nous n'étudions pas assez sérieusement cette question de marine. Nous n'allons pas à la racine de la question. Pour le moment nous faisons un sujet intéressant de conversation et un bon moyen de publicité pour le Canada de cette proposition et de la voix qu'elle devra nous donner dans la direction de la politique étrangère de l'empire. Le peuple anglais considère sa politique étrangère comme une affaire très sérieuse et il ne manque pas de nous remettre dans le droit chemin lorsque nous en parlons avec légèreté. Dans le discours que M. Borden a lu à l'appui de son bill (page 698 du hansard) il disait que du moment que la Grande-Bretagne laissait partager par d'autres la responsabilité de la défense de l'empire sur les hautes mers, elle ne pouvait pas plus longtemps se réserver la seule responsabilté et la seule direction de la politique étrangère qui est si intimement et si constamment liée à cette défense à laquelle les nations sœurs participeront.

Le "London Times" a dit que le comité de la défense impériale était un corps simplement consultatif, et que son caractère ne sera pas altéré par la nomination d'un ministre canadien.

L'écrivain continue:

Ce comité peut admettre dans son sein toute personne qu'il voudra, mais le Canadien qui sera appelé ne pourra en aucune façon modifier les décisions du cabinet; il pourra simplement offrir des avis, ce que tout le monde peut faire aujourd'hui, qu'il soit ministre canadien faisant partie du comité, ou simple journaliste en dehors du comité.

Un des grands arguments de l'honorable premier ministre en faveur de la contribution de $35,000,000 à la marine impériale, est que nous aurions droit d'avoir un ministre canadien dans le comité de la défense impériale, et qu'en conséquence nous ne serions plus qu'une simple dépendance de l'empire anglais. Mais le "Times" de Londres et M. Asquith disent: "Nommez qui vous voudrez, mais l'opinion de votre représentant, qu'il soit membre on non de notre comité, n'aura pas plus de poids que celle d'un journaliste, ami ou ennemi du gouvernement anglais.

Nous nous rendons ridicules en envoyant ces $35,000,000 qui seraient plus utiles à nos manufacturiers, à nos commerçants et à nos salariés, car toujours le gouvernement anglais, tant que l'empire existera, et j'espère qu'il existera toujours, décidera comme il l'entendra les grandes questions de paix et de guerre, que sa décision nous plaise ou non. Si nous adoptions la politique du Gouvernement au sujet de ce don, ou de ce prêt, quel que soit le nom que vous lui donniez, car le premier ministre a toujours refusé de la définir, nous ferons savoir au monde que nous ne sommes incapables de faire autre chose que de nous montrer loyaux. Nous admettons cela;

même le parti conservateur admet qu'il est loyal. Tout ce que nous dirons à l'empire anglais et au monde entier en adoptant ce bill est que nous sommes forts, que nous sommes dévoués, mais que nous sommes surtout très forts pour emprunter de l'argent que nous ne voulons pas dépenser nous-mêmes, faute de confiance dans nos talents.

Nous allons emprunter $35,000,000, mettre cette somme à la disposition de l'amirauté anglaise et lui demander de la dépenser pour nous. Nous faisons savoir au monde que nous sommes loyaux en paroles, que nous sommes dévoués en argent, que nous sommes dévoués au point de vue des exisgences politiques, mais que nous ne sommes pas assez dévoués pour dépenser notre propre argent dans la construction de chantiers maritimes et de navires que nous équiperions et entretiendrions nous-mêmes lorsqu'ils seront construits.

Voilà un sentiment qui ne représente aucunement le grand courage canadien. Que le Gouvernement parcoure le pays, qu'il aille dans quelque province qu'il voudra, il y trouvera des hommes de cœur, des hommes intelligents qui lui diront: Bien que nous ne croyions pas qu'une marine canadienne ou une contribution soit aujourd'hui nécessaire, si l'on décide que le Canada doit faire quelque chose—et nous ne pouvons pas rester plus longtemps sans faire quelque chose—alors le Gouvernement doit construire, équiper et entretenir sa propre marine. Le peuple canadien doit montrer, non seulement en fournissant cette misérable contribution de $35,000,000, mais en offrant une partie du sang de la nation pour montrer que le Canada fait réellement partie de l'empire, et qu'il veut être considéré ainsi par les autres nations. Ce bill ne permit pas de dire cela. Si nous l'adoptions, nos amis de l'Afrique du Sud et de l'Australie, particulièrement nos amis australiens diraient: Ah, ces Canadiens se contentent de donner ces $35,000,000; ils aiment mieux donner de l'argent que de prendre eux-mêmes la responsabilité de leur propre défense, parce qu'ils n'ont pas en eux-mêmes et dans leur pays la confiance que nous avons dans le nôtre; le Canada est une colonie secondaire; il se contente de payer d'autres pour le défendre, et ne veut pas qu'un seul de ses fils aille se battre. Voilà ce que signifie réellement la politique du Gouvernement.

Andrew MacPhail, dans le même numéro de "l'Université Magazine", résume comme suit la politique navale du professeur Stephen Leacock:

1. Lorsque la Grande-Bretagne est en guerre le Canada est en guerre.
2. L'amirauté a le commandement suprême et le contrôle des forces navales de l'empire. L'amirauté peut prendre toutes les décisions qu'elle jugera à propos, elle peut déléguer au ministère du service naval du Canada le soin de faire les nominations, d'acheter les approvisionnements, de construire les navires, et toute autre question de ce genre.
3. Les navires une fois construits devront être stationnés aux endroits où leur présence sera nécessaire, sans limites territoriales.
4. Le Parlement canadien votera annuellement les sommes requises pour le service naval.
5. La défense des côtes simplement sera comprise dans ce crédit.
6. Aussitôt que possible, et autant que faire se pourra, les navires seront construits au Canada.
7. Lorsqu'il sera nécessaire d'augmenter promptement les forces maritimes, aujourd'hui ou plus tard, le Canada pourra voter un crédit d'urgence à l'amirauté qui l'emploiera de la manière qu'elle jugera nécessaire.

Il continue:

L'architecte de ce programme est le professeur Leacock; et s'il avait commencé par dire que "le roi a le commandement de toutes les forces navales de l'empire", non pas dans l'amirauté, il aurait été plus près de la vérité historique exacte. L'adoption de ce principe nécessite quelque discussion. Ce programme répondrait alors à toutes les objections. Il définirait où réside le droit de faire la paix ou la guerre; et ce droit pourrait être exercé conformément à l'usage immémorial qui veut que le roi demande à ses sujets de lui venir en aide contre l'ennemi. Toute question constitutionnelle se réglerait d'elle-même automatiquement. Ce programme permettrait l'application des meilleures parties du plan libéral qui, ainsi que le professeur Leacock l'a fait remarquer alors, "propose d'enrôler des matelots canadiens et de construire des navires canadiens, plutôt que de se contenter d'une politique de défense mercenaire qui substitue l'argent au courage... La seule véritable manière de se battre est de faire soi-même la lutte. Il est trop humiliant de représenter la bravoure britannique comme une chose que l'on peut sous-louer à un loyer annuel, ou représenter par le signe de piastre le courage indomptable du peuple canadien. Quels monuments pourrions-nous élever sur nos places publiques après une guerre de l'Angleterre? peut-être une colonne sculptée portant les mots: "A la mémoire du million de dollars perdu dans une grande bataille sur mer." Certaines parties de ce programme ont été adoptées, mais le fond n'a pas été touché.

Rien n'est plus vrai. La proposition du Gouvernement substitue tout simplement l'argent à la bravoure, et je dirai en terminant que la seule véritable politique doit être une politique canadienne. Nous devons commencer par construire immédiatement des navires canadiens et commencer la création d'une marine permanente à la construction de laquelle nous travaillerons d'année en année.

M. EMMERSON: Cette démonstration splendide dont nous avons été témoin me rappelle la grande solennité du silence, de ce silence qui règne depuis quelques semaines. Tout d'un coup les honorables membres de la droite se sont souvenus qu'ils

avaient une langue, et pouvaient émettre des sons, et je les en félicite. Il existe, monsieur le président, une certaine incertitude au sujet du jour exact de la semaine où nous sommes. D'après le compte-rendu de nos délibérations, on serait porté à croire que nous sommes au lundi, 3 mars. Mais le calendrier dit autre chose, et je suis conséquemment incapable de fixer au juste quel jour c'était lorsque je vous souhaitais le bonjour à l'aurore. Je me rappelle bien de l'heure, et j'ai raison de croire que mes honorables amis connaissent aussi le nombre d'heures écoulées depuis le commencement de cette séance. Mais dans la circonstance dont je veux parler je crois que c'était entre quatre heures et sept heures du matin, ou à peu près.

Nous discutions l'article 2 du bill et les deux amendements qui y ont été proposés. Ces deux amendements ont fait peu de progrès. Nous sommes encore ici, monsieur le président, et je suis étonné de vous voir vous-même au fauteuil, pour présider ce comité.

Je suppose que j'ai droit de me féliciter de pouvoir continuer, sinon conclure, les quelques remarques que je veux faire. Le bill que nous discutons a été déposé le 5 décembre dernier, par le premier ministre. En deuxième lecture, nous en avons discuté le principe à fond et d'une façon très étendue. Le bill a été adopté en deuxième lecture, le matin du vendredi 28 février vers deux heures. A la suite d'une entente entre les chefs de la Chambre, on avait fixé la soirée du jeudi ou les premières heures du vendredi pour le vote sur la deuxième lecture; on avait suivi en cela une coutume respectable et respectée par toutes les législatures depuis la confédération. A trois heures, dans l'après-midi, la Chambre reprenait ses séances, et le bill fut, aussitôt que les procédures le permirent, soumis au comité général de la Chambre pour être analysé et discuté dans tous ses détails, article par article. Vendredi soir nous avions fini de discuter le premier article, que le comité adopta et dont il fit rapport.

Le lundi suivant l'étude de bills d'intérêt particulier et d'autres questions empêchèrent la Chambre de s'occuper du bill de la marine avant onze heures du soir, alors que la Chambre se forma en comité général pour la discussion du bill. Le comité commença l'étude de l'article 2. Vers minuit le Gouvernement donna à la Chambre certains renseignements qui avaient été demandés le vendredi précédent. Nous avons entendu alors le très honorable premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries donner lecture de ces renseignements, mais très peu de députés étaient en état d'en saisir ou comprendre le caractère dans tous ses détails. Vers une heure du matin, heure à laquelle la Chambre a l'habitude de lever ses séances, on demanda au Gouvernement de vouloir bien prononcer l'ajournement. La demande fut refusée. Vers deux heures, deuxième demande, deuxième refus. La Chambre n'était pas en possession d'autres renseignements que ceux qui lui avaient été donnés de vive voix par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Il n'y avait sur le bureau aucun document auquel les membres pussent avoir accès. Bien que les membres du comité fussent harassés, on nous dit qu'il fallait adopter cet article, bon gré mal gré, sans lui avoir donné toute l'étude qu'il méritait, car c'est le principal article du bill, celui qui propose d'envoyer $35,000,000 en dehors du pays, proposition qui comporte, non seulement la dépense de cette somme, mais la violation d'un principe vital pour l'avenir de ce pays. C'est une proposition qui peut révolutionner le Canada comme partie de l'empire britannique, qui peut changer complètement les conditions qui ont existé depuis que nous jouissons du gouvernement responsable. Le Gouvernement a essayé d'imposer cet article de force au comité, sans vouloir lui donner toute l'attention et l'étude que l'on donne à des lois bien moins importantes que celle-ci.

Ce bill est unique. Il propose d'augmenter les forces navales actives de l'empire; mais nous savons tous qu'il y a déjà dans nos statuts, depuis 1910, une loi concernant les forces navales du Canada. Dans la discussion de cet article 2 il faut donc considérer cette autre question, et voir s'il n'y aurait pas conflit de juridiction, qui pourrait causer de l'irritation et entraîner des difficultés à l'empire et au Canada lui-même. Mais on nous obligea de continuer la discussion sur l'article 2 après deux heures du matin, le 4 mars, et je crois qu'un bon nombre de membres de cette Chambre sont restés presque continuellement dans cette enceinte depuis cette heure-là. Quel progrès avons-nous fait? Le bill est un bill important. Les honorables membres de la droite l'ont-ils discuté? Je dirai, comme l'a si bien dit mon honorable ami de Calgary (M. Bennett), que le devoir de tout homme qui a l'honneur de représenter un comté dans cette Chambre est de s'occuper de cette question et d'exprimer ses opinions à son égard. Pendant tout le temps que j'ai été dans cette Chambre depuis que nous discutons l'article 2, je n'ai vu aucun des honorables membres de la droite ouvrir la bouche, excepter pour interrompre ou ricaner. Je n'ai entendu aucune défense du bill ou aucun discours à son appui. L'honorable premier ministre et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ont fourni quelques renseignements qu'on leur avait demandés, renseignements qui ont été trouvés plus tard inexacts, ainsi que l'a admis le ministre de la Marine et des Pêcheries. A

part cela, les amis du Gouvernement n'ont pas discuté cet article 2, encore moins les amendements qui ont été proposés. Ce silence est certainement remarquable. Je ne puis qu'en soupçonner la raison. Je crois que c'est Oliver Wendell Holmes qui a dit: "Le silence est comme une emplâtre qui guérit les blessures". Cela peut signifier que mes honorables amis ont besoin d'une emplâtre pour guérir les blessures que leur font les arguments des honorables membres de la gauche dans leur défense ardente de la politique énoncée dans les amendements, de même que leurs protestations véhémentes contre le principe même de la résolution ministérielle. Ils ne trouvent rien à dire dans cette discussion, car la lumière ne se fait pas jour dans les cœurs endurcis. Les honorables membres de la droite sont mécontents, parce qu'on ne leur laisse pas le champ libre, et qu'on les force à écouter en silence la discussion sur un projet de loi d'une importance aussi vaste. Il en est ainsi lorsque la pensée remplace le discours, et que le discours est la vérité.

Le débat nous a fait connaître la politique du Gouvernement. Le dernier discours prononcé par le très honorable premier ministre a tracé une ligne de démarcation bien distincte entre cette politique et la nôtre. D'un côté vous avez la politique de centralisation et d'impérialisme, et de l'autre vous avez une politique bien claire et bien définie de l'unité impériale, d'autonomie canadienne en union et en coopération avec l'empire. Ce sont des principes bien tranchées et qui placent les deux partis en opposition directe. Je parle en partisan, mais en partisan de l'honneur de notre jeune nation alliée à l'empire.

Je veux examiner cette question au point de vue des intérêts du Canada dont on a tant parlé dans le passé. J'ai déjà fait connaître à cette Chambre quelle était l'attitude des pères de la confédération, des pères du Canada. J'ai fait voir les aspirations de ces hommes au sujet de l'avenir du Canada. Ils avaient en vue la création d'une force navale comme d'une force militaire. On a prétendu que nous ne pouvions pas entreprendre de construire ou d'équiper des navires, bien que notre pays se soit développé d'une façon qui a dépassé les espérances les plus brillantes des pères de la confédération. Cependant leurs successeurs nous disent que nous ne pouvons pas avoir de marine, que nous devons nous tenir dans une position inférieure dans l'empire. La marine de l'Angleterre n'est pas la seule marine de l'empire. L'Australie a sa marine, d'autres colonies sont en voie d'en créer, et si nous désirons aider à la marine impériale, est-ce qu'une partie de notre contribution ne pourra pas servir à aider à l'Australie? L'Australie fait tout autant partie de l'empire que le Royaume-Uni. Il en est de même du Canada. On n'a jamais défini d'une façon bien précise ou bien exacte ce qu'était l'empire anglais. Ce n'est pas uniquement le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande. Cet empire est comme une chose intangible, plus grande qu'aucune partie de l'empire. Il est uni par des liens d'amitiés, des liens d'intérêt, sous un même drapeau et sous un même roi, mais ne doit pas nécessairement avoir une même flotte. D'autres parties de l'empire prétendent qu'elles doivent avoir leurs flottes à elles, ainsi que l'a voulu le Canada en mars 1909.

Le Canada a aujourd'hui de graves problèmes à résoudre, et je suis parfois surpris de la légèreté avec laquelle on discute cette question, comme s'il ne s'agissait simplement que d'envoyer $35,000,000 en dehors du pays. Nous avons eu dans le passé des problèmes très sérieux à résoudre. Ce n'était pas une mince affaire que d'harmoniser les différences de cantons, de races et de religion qui existaient et qui existent encore au Canada. C'est une question qui demande notre attention la plus soutenue. A mesure que notre pays s'est développé et que nous avons grandi au rang de nation, ces problèmes ont été résolus, et, je crois, généralement résolus suivant le droit de la justice. Une question n'est jamais réglée tant qu'elle ne l'est pas suivant le droit; et il est de notre devoir de prendre une décision qui sera juste non seulement dans l'intérêt du Canada, mais aussi dans l'intérêt de l'empire, dans l'intérêt non seulement de la génération présente, mais aussi de la génération future.

Nous devons étudier cette question en rapport avec nos autres problèmes. Je ne m'étendrai pas sur le grand problème des transports. Nous avons aussi la question de développer notre immense pays et nos ressources incalculables, et en ce qui concerne l'immigration nécessaire pour peupler notre pays, nous avons à étudier et décider ce qu'il faudra faire de l'immigration des Orientaux, que nous avons discutée plusieurs fois dans cette Chambre.

Il y a aussi le problème de nos relations commerciales. Un représentant du Gouvernement canadien quitte aujourd'hui les rives de la Colombie-Britannique pour aller négocier avec nos frères des Antipodes une convention propre à ouvrir de plus grands marchés à notre commerce. Avec toutes ces grandes questions ce bill a des rapports importants. On peut considérer la guerre sous trois aspects: premièrement, l'aspect économique ou industriel; deuxièmement, l'aspect politique ou international; et, troisièmement, l'aspect moral ou spirituel. Le développement industriel de nos jours offre un frein à une aggression armée. Il n'y a aucun doute que le commerce considérable qui se fait aujourd'hui entre l'Angleterre et les Etats-Unis fait des relations entre ces deux pays plus qu'une simple

question commerciale. Les relations entre le Canada et les Etats-Unis sont tellement entrelacées que les deux pays s'offrent l'un à l'autre comme exemple dans tout ce qu'ils font de bien. Que de fois n'a-t-on pas cité dans cette Chambre, à l'appui de lois que l'on proposait, l'exemple de certains états de l'Union américaine, où le principe de ces lois avait été adopté. Mon honorable ami de Victoria en Colombie-Anglaise (M. Barnard) est sans doute rempli d'idées qu'il a empruntées dans une grande mesure au grand état voisin de Washington, et je l'en félicite, car il agi sagement et le progrès est ce qui caractérise l'Ouest.

M. BARNARD: Je ne crois pas avoir jamais pris mes idées dans l'état de Washington.

M. EMMERSON: J'accordais peut-être plus de mérite à mon honorable ami qu'il n'y avait droit. Je lui présente mes excuses, et je ne sais pas si je dois les présenter à lui ou à l'état de Washington, mais il n'y a aucun doute que la réciprocité existe entre le Canada et les Etats-Unis en toutes choses à l'exception du commerce.

Nous avons résolu jusqu'à présent tous les problèmes que se sont présentés à nous, problèmes sociaux, politiques, douaniers ou économiques, sans l'aide ni intervention d'aucune partie de l'empire. Bien que le Canada soit une jeune nation, vivant sous la souveraineté de l'empire anglais, la mère patrie l'a sagement laissé suivre sa propre destinée et résoudre ses difficultés comme il l'entendait. Le système incomparable de gouvernement colonial inauguré par la Grande-Bretagne, a placé le Canada dans une situation qui lui donne le droit de régler ses propres affaires comme il l'entend. Ce régime a fait de nous une nation qui a montré une confiance en elle-même qui certainement fait l'admiration du monde. Le Canada a joui pratiquement d'une véritable indépendance tout en restant sous la souveraineté de l'empire. Telle est sa situation aujourd'hui. Ces principes sont à la base de notre Constitution, et c'est à leur lumière que nous devons discuter ce bill. Ce serait rétrograder que d'adopter ce deuxième article avec sa rédaction actuelle. Ce serait un pas en arrière regrettable si nous devions retourner au temps qui précédait le gouvernement responsable, parce que nous perdrions le respect de nous-mêmes que nous méritons et que nous avons travaillé à créer. Je me rappelle qu'avant l'époque de la confédération, les habitants des Provinces maritimes et d'autres parties du pays allaient aux Etats-Unis et je sais personnellement que plusieurs avaient honte d'avouer qu'ils étaient Canadiens. Combien les choses sont changées. Etre Canadien aujourd'hui signifie quelque chose. Nous ne sommes plus soumis à l'Angleterre ou à aucun autre pays. Nous ne sommes plus dans un état d'infériorité. Nous sommes sur un pied d'égalité et nos droits sont égaux à ceux des habitants des Iles-Britanniques.

Je sais que ceux qui viennent de l'autre côté de l'océan ont des idées très différentes. On les a habitués à considérer les coloniaux comme une race inférieure. C'est ainsi qu'ils nous traitent quand ils arrivent ici, et je crois que cela a causé plus de difficulés au Canada que tout autre facteur. Nous savons tous qu'il nous vient d'Angleterre beaucoup de personnes d'un caractère très distingué. Nous savons les respecter et nous respectons aussi les Ecossais et les Irlandais. Tous sont bienvenus dans notre pays. Mais il y a une autre classe d'Anglais, ceux nés dans les Iles-Britanniques, qui, arrivés ici, se conduisent d'une façon à irriter tellement les Canadiens que les habitants des prairies ont mis l'affiche que les Anglais n'avaient rien à espérer. Ce sont ces gens qui nous arrivent chargés d'une fonction officielle quelconque, qui provoquent ce sentiment. C'est cette influence qui milite contre l'idée d'une fédération impériale. Bien que plusieurs des gouverneurs généraux arrivent au Canada avec une conception juste de la position qu'ils doivent occuper parmi nous, un grand nombre de membres de leur suite, plusieurs fonctionnaires, sont la cause de grandes difficultés et de nombreux désagréments qui se produisent dans notre pays.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. Maclean) a parlé des commandants militaires qui nous ont été envoyés d'Angleterre pour prendre la direction de nos forces militaires.

Le discours du général Hutton à Saint-Jean, il y a environ trois ou quatre ans, a provoqué la colère du juge en chef Tuck du Nouveau-Brunswick et il en a profité pour censurer ouvertement le général Hutton sur son attitude qu'il a qualifiée d'insolente. Le général a pris cela pour un affront et une insulte, mais le juge en chef disait simplement la vérité et exposait les choses telles qu'elles existaient.

Le pays s'est agrandi dans de telles proportions qu'on l'appelle aujourd'hui le "Greater Canada". le Canada que l'honorable député de Calgary (M. Bennett) déclare devoir un jour dominer l'empire, le Canada dont la population sera d'ici à quelques années égale sinon supérieure à celles des Iles-Britanniques. La comparaison aujourd'hui est défavorable au Canada, notre population n'étant que de 8,000,000, contre celle d'Angleterre de 40,000,000 ou 45,000,000. Bien que la richesse et le commerce de la Grande-Bretagne augmentent au delà de toutes proportions, sa population diminue d'année en année, pendant que la population des possessions au delà des mers augmente. Qu'arrivera-t-il naturellement?

—d'un côté, nous avons une diminution de population dans les Iles-Britanniques et une augmentation de richesse et de population au Canada. Je comprendrais la possibilité de la fédération impériale si nous étions dans des conditions à peu près identiques et dans les Iles-Britanniques et dans les possessions au delà des mers, avec à peu près la même population, mais tant que ces différences existeront, la fédération impériale sera une impossibilité; et si l'on tente de l'accomplir à cette phase de l'histoire de l'empire, une tentative de ce genre devra signifier le démembrement. On nous parle beaucoup de loyalisme, mais bien peu de patriotisme. Je crois que le patriotisme anime le Canadien, surtout envers la terre qui l'a vu naître. Quel est celui qui douterait du patriotisme du Canadien? Nous n'entendons pas beaucoup parler de cela. Je suis convaincu que ce débat a été en lui-même une leçon de libéralisme...

M. BOYCE: Le libéral s'est mis en évidence.

M. EMMERSON: L'autre nuit...

M. BOYCE: Etait-ce le matin?

M. EMMERSON: Ce n'était pas le matin. "La lumière brille dans les ténèbres et les ténèbres ne la peuvent comprendre". Je ne suppose pas qu'il y ait beaucoup d'honorables membres de ce côté (la droite) qui soient familiers avec cette citation. Je ne crois pas que mon honorable ami de Colchester (M. Stanfield) pourrait me dire d'où elle vient.

M. BOYCE: Pouvez-vous nous le dire?

M. EMMERSON: J'ai donné la citation, mais elle n'est pas toujours vraie, car la lumière brille apparemment dans les ténèbres et les ténèbres commencent à l'apercevoir. C'est pourquoi j'ai fait la remarque que ce débat est en lui-même une leçon de libéralisme. Nous entendrons, durant les quelques mois à venir, développer cette idée. Certains honorables membres en jettent actuellement les fondations et je crains une autre décoration canadienne en faveur de mon honorable ami qui jouit de la très grande distinction d'être maître général des Postes du Canada (M. Pelletier) et de celle de grand exécuteur des hautes œuvres au Canada. Il prêche une doctrine entièrement différente, une curieuse doctrine économique sur le parquet de cette Chambre.

Combien y a-t-il de mes honorables amis de l'autre côté qui sont en faveur d'une marine canadienne? Ne parlez pas tous ensemble. Je sais que mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) l'est, mais il n'est pas ici pour parler pour lui-même et pour ses collègues. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) l'est; il nous l'a dit. Son attitude ne me surprend pas, vu qu'il vient de la ville de Saint-Jean. La ville de Saint-Jean est la cité du patriotisme; il y a plus de patriotisme au pouce carré à Saint-Jean que n'importe où au Canada.

Un DEPUTE: Allez voir à Hull.

M. EMMERSON: Nos honorables collègues prétendent qu'on ne peut construire même une coque (hull) ici, encore moins les armements. La ville de Saint-Jean possède un esprit d'entreprise qui devrait provoquer l'émulation dans les autres villes du Canada. Je ne veux pas appuyer trop sur les conditions qui prévalent dans cette ville à ce sujet; mais je sais qu'elle possède un board of trade très actif et très entreprenant et qui, il y a quelques années, a voté des résolutions en faveur d'une marine canadienne. Afin de faire de la publicité au profit de la ville et faire connaître l'opinion qui avait cours là, il a fait confectionner des timbres pour être apposés à toute lettre mise à la poste dans cette ville, sur ces timbres on lisait:

Marine du Canada. Si le Canada doit avoir une marine, Saint-Jean est l'endroit pour construire les vaisseaux.

J'ai ici un de ces timbres; il est très joliment fait. Voici la vignette d'un magnifique navire de guerre, un dreadnouht en marche, dans le port de Saint-Jean, je n'ai aucun doute. Ce vaisseau, dans l'idée du peuple de Saint-Jean, devait être construit à Saint-Jean.

M. BOYCE: Ou à Montréal.

M. EMMERSON: Ou n'importe où au Canada. A Montréal comme n'importe où en Canada on trouve les matériaux, l'habileté et les hommes. S'il est nécessaire d'avoir des experts, au commencement, les citoyens de Montréal peuvent, pendant quelque temps se procurer cet avantage en faisant venir d'Europe ces experts, comme la chose s'est pratiquée lorsqu'il s'est agi d'autres grandes industries au Canada. Une fois inaugurée, cette industrie progressera, j'en suis sûr.

Je suis heureux de la présence au milieu de nous du ministre de la Milice et de la Défense. Je voudrais qu'il nous dit quelque chose concernant la fabrication des armes et des armements au Canada. Je suis convaincu qu'il admettrait avec moi que l'on peut fabriquer toutes sortes d'armes au Canada, même le fusil Ross.

L'hon. M. HUGHES: Parfaitement.

M. EMMERSON: Je savais que cela aurait pour effet de réveiller mon honorable ami le ministre de Milice. Il y a chez les ouvriers du Canada un courant d'opinion qui veut que ces $35,000,000 doivent être dépensés pour la défense navale, cet argent

devrait se dépenser en deça de nos frontières.

J'ai ici un exemplaire du "Eastern Labour News" de date très récente. Dans un article sous le titre "Injuste traitement des employés de l'Intercolonial", je vois ce qui suit. Je crois devoir lire cet article pour l'information de mon honorable ami qui vient du Sault (M. Boyce), sans compter que quelques autres honorables députés pourront en faire leur profit:

On a beaucoup parlé, durant les dernières semaines, d'un danger que court l'empire et de la manière dont les politiciens à Ottawa ont passé des heures à discuter sur le devoir qui incombe au peuple de chercher protection contre un ennemi imaginaire et, comme résultat, sur la dépense de $25,000,000. Pendant ce temps, une autre question importante pour les employés du Dominion qui travaillent au chemin de fer du peuple étaient étudiée par les diverses organisations ouvrières dont les membres gagnent leur vie aux usines de l'Intercolonial et demandent un peu de protection contre un ennemi réel auquel l leur faut faire face, puisqu'ils ne retirent pas des gages suffisants pour vivre. Au milieu de tout cet apparat de loyauté à l'empire, pendant que l'on crie à la merveilleuse ère de prospérité que traverse le pays avec l'augmentation de ses revenus qui le met en état de souscrire une si énorme somme d'argent, pas un mot n'a été dit ou écrit au sujet des hommes qui travaillent pour ce même Gouvernement bienfaisant et qui ont demandé, il y a quelques mois, à l'administration de relever les tarifs des salaires des ouvriers. Quelqu'un de ces mêmes politiciens égoïstes se chargera-t-il de parler des conditions d'après lesquelles les ouvriers des usines reçoivent, dans la majorité des cas, des gages beaucoup moins élevés que ceux payés par les compagnies particulières et qui travaillent dix heures par jour. Expliqueront-ils aux travailleurs comment ils peuvent trouver $35,000,000 pour des fins de guerre et pas suffisamment d'argent pour pouvoir payer à quelques milliers d'employés un salaire suffisant pour leur permettre de vivre, et pourquoi ils refusent de leur accorder des heures de travail raisonnables. Les semaines ont été gaspillées par des gens à l'imagination en fièvre à parler de la guerre, mais quand les ouvriers ont besoin de quelques heures pour discuter les tarifs de salaires ou la réduction des heures de travail, on objecte que l'ouvrage est si pressant dans les différents services que les fonctionnaires ne peuvent consacrer même quelques jours à l'étude de ces choses dont la nécessité s'impose.

Cette déclaration indique à peine les conditions qui prévalent partout, et c'est très mal agir de votre part, vous représentants du peuple, animés par l'esprit de parti, par la convoitise du pouvoir ou le désir d'étouffer l'opposition que de traiter ce sujet avec légèreté. Mon honorable ami, le soldat intrépide, l'homme qui peut capturer des régiments entiers, l'honorable ministre qui a des millions à dépenser, qui n'est pas satisfait d'un budget de $10,000,000 mais veut $20,000,000; partisan de la

pensés pour la défense navale, cet argent conscription en matière de milice; qui veut tout simplement embrasser tout le pays pour des fins militaires, qui peut fournir des automobiles à son état-major et des wagons privés aux chefs de ses départements; qui peut faire tout cela dans l'intérêt du militarisme ,afin de satisfaire son désir de parader d'un bout du pays à l'autre, traite ce mouvement avec légèreté; et quand les ouvriers de l'Intercolonial demanderont quelque légère amélioration au sujet de l'usine où ils travaillent ou de la paie qu'on leur accorde, ces ouvriers n'ont droit à aucune considération parce qu'il nous faut dépenser $10,000,000 pour nos affaires militaires et $35,000,000 pour fournir trois dreadnoughts à la Grande-Bretagne.

M. HUGHES: A l'empire.

M. EMMERSON: A l'empire! Tout à l'empire, au dépens de ceux qui souffrent en Canada, au dépens de notre propre pays? L'avancement du Canada et de ses intérêts et des intérêts du peuple, tout cela bénéficie à l'empire; et les hommes qui désirent réellement servir l'empire étudient d'abord les conditions dans lesquelles se trouve notre propre pays avant de regarder par delà les mers. Et s'il surgissait un danger pour l'empire, ces salariés sont précisément les hommes qui iraient combattre, qui feraient les sacrifices et non pas les généraux et les ministres dans leurs automobiles ou leurs wagons privés. Seuls les salariés et leurs familles souffriraient. Le ministre de la milice peut rire et se moquer quand je porte à la connaissance de la Chambre l'état de choses qui existe sur le parcours de l'Intercolonial. (Rires et exclamations à droite.)

M. EMMERSON: J'apprécie beaucoup cette démonstration. C'est très gentil de votre part.

M. BELAND: Vous ne pouvez imposer à un parti un silence éternel.

M. EMMERSON: Le couvercle va sauter en dépit de toute autre considération.

M. LEMIEUX: Nous voulons savoir ce qui se rapporte à ce wagon privé.

M. EMMERSON: Il sied mal à aucun membres de ce comité de se moquer des griefs de ces gens et d'adopter une attitude qui équivaut à une dérision des représentations faites en leur faveur dans ce journal des plus respectables.

M. ARMSTRONG: Je soulève la question de règlement. L'honorable membre nous donne à entendre que nous nous moquons des ouvriers employés par le chemin de fer intercolonial. Rien de cela n'a été fait.

M. EMMERSON: Je ne sais si mon honorable ami parle pour lui-même ou non, mais je prends sa parole. Mais lorsque j'ai lu cet extrait se référant à un sujet qui aurait dû obtenir la considération sympathique de tous, on m'a accueilli par des rires moqueurs.

Quelques DEPUTES: Pas du tout.

M. EMMERSON: Si nos collègues veulent en exprimer leur regret, je suis bien consentant qu'ils le fassent.

M. LEMIEUX: Avant dimanche.

M. EMMERSON: Je me proposais de dire que, si l'empire est en danger, il est immédiatement impératif que nous voyions à protéger nos principaux ports et havres au moyen de fortifications et de navires pour défendre nos côtes. Sur l'océan Atlantique, nous avons Sydney, Halifax, le détroit de Canso, Yarmouth, Saint-Jean, Liverpool, La Have et beaucoup d'autres sur la rive sud de la Nouvelle-Ecosse. Puis il y a St.-Andrews et d'autres ports à l'embouchure de la rivière Sainte-Croix. Sur la côte du Pacifique, nous avons Victoria, Vancouver, Nanaïmo et d'autres endroits, sans oublier de mentionner le grand port terminus du Grand-Tronc-Pacifique, Prince-Rupert. Combien n'est-il pas important que chacun de ces ports soit fortifié. Et, cependant, aujourd'hui, pas un seul dollar n'est dépensé à ces fins. Les gens de la Colombie-Britannique sont grandement soulevés à cause de l'immigration chinoise et japonaise. Le premier ministre de la Colombie-Britannique a attiré l'attention du Canada et de l'empire sur les conditions actuelles qui constituent une menace de la part de l'Orient.

N'est-il pas important que cette question soit d'abord considérée par le Gouvernement? Va-t-on envoyer ces $35,000,000 et ne pas fournir un seul dollar pour la protection de ces côtes? Nous dira-t-on que le Canada a atteint un degré de développement sans précédent et que ce pays va continuer à s'abandonner sans protection pour en voyer son argent en dehors de ses frontières à cause de quelque grand danger appréhendé ou imaginaire menaçant une autre partie de l'empire?

Il y a une question que j'aimerais beaucoup voir discuter et sur laquelle, j'en suis sûr, les honorables députés vis-à-vis tiendraient à avoir quelques renseignements, soit: le coût des navires de guerre. J'ai entendu—est-ce l'autre nuit, la nuit dernière ou est-ce ce matin?—quelque discussion au sujet du coût de navires aux Etats-Unis et au Canada, mais je n'ai pas entendu un mot au sujet du coût de la marine australienne. Je sais que mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) a fait une étude de cette question, aussi reprendrai-je mon siège pour le moment, s'il veut bien me fournir sur ce point les informations voulues.

M. CARVELL: Pour répondre à l'invitation de mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson), je tiens à dire qu'à une période antérieure de cette journée officielle—je crois que cela remonte à environ cent quinze heures passées—le chef du Gouvernement a donné au comité des renseignements concernant le coût des navires construits en Angleterre, et aussi son idée—ou l'opinion des messieurs qui lui ont donné l'information demandée—concernant le coût de la construction de ces navires en Canada. J'ai posé des questions au très honorable ministre (M. Borden) et au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). J'ai cru qu'il y avait quelque erreur dans les chiffres qu'on nous donnait.

Un peu plus tard, au cours de cette même journée officielle, j'ai demandé, je crois, au ministre des Chemins de fer (M. Cochrane), qui dirigeait alors cette Chambre, s'il voulait être assez bon de faire savoir au premier ministre et au ministre de la Marine et des Pêcheries que nous désirions avoir l'information requise. Jusqu'ici nous n'avons eu aucune réponse à cette requête. En conséquence, en réponse à mon honorable ami de Westmoreland, je ne désire discuter que très brièvement cette question d'après les renseignements que nous possédons. Si les honorables députés veulent bien prêter l'oreille à ces chiffres—et s'ils ne peuvent pas les digérer au fur et à mesure que je parlerai, ils pourront du moins y réfléchir jusqu'à lundi prochain—je crois qu'ils seront simplement étonnés. Je recommande spécialement l'étude de ces chiffres au ministre des Finances (M. White) qui donnera à tout ce qui est d'un caractère statistique sa considération franche et sincère. Et quand ce comité se réunira de nouveau, comme j'espère qu'il le fera, le ministre des Finances sera en état de donner au comité l'information qui, je le dis, a été écartée—je ne dis pas écartée avec intention—et sans laquelle le comité ne saurait, je crois, en arriver à une décision intelligente sur le sujet que l'on discute.

Toute la question semble comprendre le coût, d'abord, des trois dreadnoughts proposés par les honorables membres de la droite, et aussi des deux unités navales proposées par le chef de l'opposition. Le chef du Gouvernement a dû avoir quelque information du fait que la question de ces deux unités serait soulevée. Ceci est une nouvelle application du vieux dicton qui veut que toute conscience coupable n'a pas besoin d'accusateur.

Il savait que pour ce pays, ce qu'il y avait de mieux, c'était deux escadres. Il le savait si bien que, dès le 15 ou le 16 octobre dernier, avant qu'il eût reçu de l'amirauté ce mémoire, avant qu'il eût décidé de réunir le Parlement, et vers la date, je crois, où l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), donnait sa démission de

ministre, demandait par câblogramme un renseignement à l'Angleterre sur le coût de deux escadres. Nous avons cela ici et j'y reviendrai plus tard. Le premier renseignement qui nous est fourni sur les frais de construction d'une escadre se trouve dans le mémoire de M. McKenna, daté le 21 juillet 1909... mais non, c'était le 20.

Quelques DEPUTES: Ah! Ah!

M. CARVELL: Mes honorables amis ne gagneront rien par là, car je ne dirai rien que je ne puisse prouver, rien que les pièces ne m'autorisent à affirmer.

M. BORDEN: Est-ce que mon honorable ami prétend que j'aurais en octobre dernier demandé par depêche ce que coûte une escadre.

M. CARVELL: C'est le renseignement que j'ai.

M. BORDEN: Où le prenez-vous?

M. CARVELL: Pardon, c'était en décembre dernier.

Quelques DEPUTES: Ah! Ah!

M. CARVELL: Ce n'est pas bien loin du mois d'octobre et si mon erreur peut donner quelques réconforts aux membres de la droite, grand bien leur fasse. La chose est évidente, et le premier ministre ne le niera pas. Mais j'y reviendrai dans quelques instants.

Qu'il me soit permis de remonter à la conférence impériale de 1909. L'Australie dans le temps, avait décidé d'établir une escadre, et l'amirauté lui donna une évaluation de ce qu'elle coûterait. Dans une circonstance aussi importante, alors qu'une grande colonie autonome de l'empire s'engageait dans une politique navale différente de ce qu'elle avait suivie jusque-là, et qu'elle demandait à l'amirauté une estimation de la chose, je ne saurais croire que celle-ci lui ait présenté des chiffres inexacts A tout événement elle n'aurait certainement pas amoindri la dépense. Il semblerait au contraire qu'elle eût dû pousser son évaluation aussi bien que les circonstances le lui permettaient. Si donc, la déclaration de l'amirauté était fautive, ce serait en dépassant la mesure plutôt qu'en restant en deçà. Personne de la droite n'y contredira Dans cette déclaration, l'amirauté estime qu'un croisseur cuirassé de la classe de l'"Indomitable" coûterait £2,000,000 ou, convertis en monnaie canadienne, $9,720,000. Trois croiseurs du type "Bristol", non cuirassés, devraient coûter £1,050,000 ou $350,000 chacun. Convertissant cette somme en monnaie canadienne il se trouve, en mettant pour plus de commodité la livre sterling à $5, que le coût de chaque navire serait de $1,750,000. Elle a dit que six contre-torpilleurs de la classe de rivière coûteraient $480,000, ou £80,000 chacun, c'est-à-dire, $400,000 chacun en chiffres ronds.

Trois sous-marins de la classe dite de mer devraient coûter £165,000, ou £55,000 chacun, c'est-à-dire $275,000 de notre monnaie. Par escadre, cela fait un total de £3,695,000. Et remarquez que ceci est de 1909. Je cite d'après le document officiel. Mon très honorable ami a reçu une dépêche signée L. Harcourt et adressée au Gouverneur général. On la trouvera aux Débats de la présente séance, page 4518 (v.a.)

Londres, le 16 octobre 1912.

Information de l'amirauté. S'il vous plaît faire savoir au premier ministre que le coût initial de navires cuirassés du type les plus récents est de £2,350,000, y compris l'armement.

Ramenez cela à $5 par livre sterling et vous avez $11,750,000 comme total des frais de construction du navire cuirassé du type le plus récent. Ce renseignement, il nous l'a communiqué le 5 décembre dans le discours qu'il a prononcé en présentant cette mesure. Après avoir reçu ce renseignement, mon très honorable ami, pour une raison ou pour une autre, n'a pas été satisfait et il écrivit de nouveau à l'amirauté le 14 décembre 1912. Non, je me trompe. (Exclamations.) Je me trompe; la date de la lettre n'est pas mentionnée. Est-ce que je me trompe? Voyons. Je disais tout à l'heure que mon très honorable ami avait demandé ce renseignement le 17 ou le 18 octobre, et, à moins d'une erreur dans les Débats à la page 4579, je ne me trompe pas. Je recommande ceci à l'attention de mon très honorable ami.

Ottawa, le 18 octobre 1912.

Au très honorable
Winston S. Churchill, M.P.,
Ministre de la marine,
Londres, Angleterre.

Mon cher monsieur Churchill,

Un des fonctionnaires du service naval canadien a fait relativement aux frais de construction et de l'entretien annuel de deux escadres une évaluation que je mets sous ce pli. Bien que ne possédant aucune connaissance spéciale de cette sorte de choses, j'incline à croire que cette estimation est trop basse. Peut-être auriez-vous l'obligeance de la soumettre à ceux de votre département qui s'y connaissent, ou encore à des gens experts en construction navale, et me faire tenir un devis dont il puisse être au besoin fait usage au Parlement.

Votre tout dévoué,
(Signé) R. L. Borden.

Et maintenant, ai-je tort ou raison?

M. BORDEN: Quelle est la date?

M. CARVELL: Le 18 octobre 1912.

M. BORDEN: Je ne sache point qu'une pareille date ait été mentionnée.

M. CARVELL: Elle est dans les Débats et .c'est là-dessus qu'il faut nous régler.

C'est une autre preuve que nous n'avons pas le renseignement exact. Ce dont nous nous plaignons surtout c'est que si mon très honorable ami nous donne cette lettre, il ne veut pas nous donner la réponse. Il dépose la partie de la réponse qui lui plaît et il dit que le reste est particulier et confidentiel. Je voudrais savoir si les chiffres fournis par le premier ministre ont été donnés par l'amirauté ou par les personnes versées dans la construction navale—s'ils viennent de l'amirauté ou de quelques constructeurs de navires anglais, qui veulent obtenir les entreprises canadiennes et qui ne tiennent pas à venir au Canada pour construire ces navires.

M. TURRIFF: Des chiffres falsifiés.

M. CARVELL: Je ne dis pas des chiffres falsifiés. On dit que les chiffres ne mentent pas, mais on dit aussi qu'on ne peut rien en tirer si on ment soi-même.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne veut pas faire allusion à un membre de la Chambre?

M. CARVELL: Non, absolument pas, puisque mon très honorable ami n'a pas établi ces chiffres. Il les a reçus d'Angleterre. Je ne crois pas que l'amirauté les ait établis. Si l'amirauté les avait établis, elle les lui aurait probablement remis avec les chiffres qu'elle lui a communiqués le même jour.

Un DEPUTE: Vous vous trompez.

M. CARVELL: Ou deux jours auparavant. Il a reçu ce câblogramme ce matin, lui disant qu'un cuirassé d'escadre coûterait £2,350,000 ou $11,750,000. Deux jours après, il a envoyé cette lettre en Angleterre disant qu'on n'avait pas fixé les chiffres à un prix assez élevé et priant l'amirauté de les relever quelque peu. Un fonctionnaire bienveillant de l'amirauté ou quelque personne d'expérience dans la construction navale. . .

M. LEMIEUX: Quelque Roper.

M. CARVELL: Oh, c'est trop fort pour Roper; il s'occupe de choses plus inférieures. Enfin, ces chiffres reviennent et voyons ce que nous avons. Nous aurions dû avoir toute la correspondance pour savoir exactement ce qu'elle contenait. Mais le très honorable premier ministre nous donne seulement des parties tronquées, et c'est avec ces parties tronquées que le premier ministre a envoyé un tableau dressé par quelqu'un dans son département—peut-être par Roper—je n'en sais rien—et donnant ce qu'il croyait être les prix de ces différents navires construits dans des chantiers canadiens et le prix de leur entretien annuel, suivant qu'ils seraient maintenus en Angleterre ou établis au Canada.

Il y a eu un fait significatif dans ce mémorandum et j'invite mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) à suivre cela de très près.

M. BORDEN: Je n'ai pas remarqué que la date à laquelle mon honorable ami fait allusion ait paru dans le hansard comme étant le 18 octobre. Le document que j'ai lu à la Chambre est daté du 18 décembre. C'est une faute d'impression et elle a été corrigée dans l'édition revisée.

Quelques honorables DEPUTES: Très bien! très bien!

M. CARVELL: Je suis ravi que mes honorables amis soient contents d'avoir des renseignements comme nous sommes désireux d'en avoir. Nous voulons les informations et nous ne pouvons réussir à les faire sortir. J'espère qu'avant cette heure, samedi prochain, mon très honorable ami aura consenti à me donner tous les renseignements qu'il possède.

J'attirais l'attention de mon très honorable ami le premier ministre sur un incident très significatif à propos du coût de ces navires, tel qu'il est établi par son fonctionnaire. Le 16 octobre il a été informé qu'un navire du dernier type coûterait $11,750,000. Mais dans l'intervalle, quelque chose s'était passé et il voulait quelques autres renseignements. Il a dit: Je pense que ces chiffres sont trop faibles. L'amirauté a envoyé un tableau des prix que coûterait le navire s'il était construit en Angleterre. Lorsque deux mois auparavant, le coût avait été fixé à $11,750,000, mon très honorable ami nous a fourni maintenant des chiffres pour prouver que ce navire coûterait $13,000,000 s'il était construit en Angleterre. Si l'on ajoute le matériel de mer et le combustible, comme l'indique le tableau, vous avez une somme qui n'est pas inférieure à $13,056,000 pour un navire qu'en décembre 1912 l'amirauté nous déclarait devoir coûter $11,750,000 tout complet. Mais mon très honorable ami a dit: Ce n'est pas assez pour ce que je veux faire; Laurier veut construire deux escadres au Canada; donnons quelque chose qui va stupéfier l'humanité comme prix, et alors l'amirauté ou quelqu'un d'intéressé dans l'industrie de la construction maritime a envoyé une évaluation disant que cela coûterait $13,056,000 pour construire un navire dont on avait fixé le prix autrefois à $11,750,000.

C'est le genre de renseignement qu'on nous envoie et on veut faire croire au pays que si ce navire était construit au Canada il coûterait quelque chose comme $17,000,000 ou $18,000,000. Il voulait aussi savoir avec cette correspondance quel serait le coût probable. L'amirauté lui a envoyé un mémorandum de ce que les navires coûteraient en Angleterre en 1909 et 1910. L'amirauté a dit à la conférence impériale que ces cuirassés d'escadre coûteraient $9,720,-

000 et la même amirauté—ou si ce n'est pas elle qui a donné le renseignement c'est quelque entreprise de construction de navire—a estimé que ces mêmes navires auraient coûté en 1909, $11,162,478, soit une différence d'environ un million et demi pour la même année. Or, ou bien l'amirauté se trompait en 1909, quand elle a donné le renseignement à la conférence ou celui qui a donné le renseignement a mon honorable ami en 1913 s'est trompé.

M. CROTHERS: Trois ans plus tard.

M. CARVELL: Non, tous les prix sont évalués pour 1909. Mon honorable ami fefait mieux de lire cela. Je crois que je pourrai donner quelque chose à mon honorable ami qu'il pourra digérer demain après l'église et quand il reviendra ici lundi, il sera éclairé et la muselière sera enlevée de sa bouche. Je devais dire cela. Je crois que mon honorable ami a été lâché de la laisse il y a deux ou trois semaines et a pu parler pendant quelque temps.

Je passe ensuite aux croiseurs non protégés. En faisant le mémorandum de 1909, l'amirauté a dit à la conférence impériale que l'on pouvait construire un croiseur non protégé pour £350,000 ou $1,750,000. Or, mon très honorable ami a pensé que ce prix était trop élevé, cela ne lui plaisait pas. Il n'y a rien d'étonnant parce que, dans le mois de décembre dernier, en retournant le tableau à l'amirauté il dit qu'on lui avait affirmé que le Bristol coûterait seulement $1,508,000. Lui-même ou celui qui lui a fourni les chiffres s'est trompé, parce que le prix est supérieur à $1,508,000. Mais quand la réponse revint, on lui dit que ce même croiseur construit en 1809 aurait coûté $1,804,000. C'est-à-dire que le prix de l'amirauté en juillet 1909 était de $1,759,000 et maintenant elle revient sur ce qu'elle a dit et donne le prix comme étant $1,804,000.

M. CROTHERS: Qui a signé cela?

M. CARVELL: Nous vondrions le savoir. Nous ne pouvons pas trouver qui l'a signé; nous ne savons pas si c'est l'amirauté ou un constructeur de navires. Le premier ministre refuse de le dire.

L'amirauté dit encore qu'un croiseur du type ville, le même navire, s'il est construit en 1913, coûtera £2,726,598 s'il est construit au Canada, et $2,300,282 s'il est construit en Angleterre. En 1911, le Gouvernement du Canada a demandé des soumissions pour la construction de ces navires. Mon honorable ami pourra dire que c'est une autre classe de navires. J'ai essayé à trouver de quel genre de navires il s'agissait. Je n'ai pas pu établir une comparaison exacte entre le croiseur Bristol et le croiseur du type ville, mais c'est à peu près le même genre de navires. J'ai trouvé dans le Burgoyne's Navy League Annual que le croiseur Bristol avait un déplacement de 4,820 tonnes, une force motrice initiale de 22,000 chevaux, une vitesse de 25 nœuds avec maximum de 26.84 nœuds. Je constate que son armement se compose de 2 canons à tir rapide de 6 pouces et de 10 canons de 4 pouces, et de 4 canons de plus petit calibre, soit un total de 16 canons. Je trouve que le Birmingham, qui est le type 1913 et probablement le dernier modèle, n'a que 5,440 tonnes de déplacement, ou 600 tonnes de plus, ce qui est une petite différence. Sa force motrice est de 25,000 chevaux, sa vitesse de 25½ nœuds, ou ½ nœud de plus que le Bristol. Son armement est de 9 canons à tir rapide de 6 pouces, 4 plus petits et 2 canons mécaniques, formant un total de 15 canons, au lieu de 16 pour le type Bristol. Vous avez là le dernier modèle des croiseurs protégés en Angleterre, à peu près les mêmes chiffres qui étaient donnés en 1909 pour le type Bristol.

Quand le Gouvernement, en 1911, a fait appel à des soumissions pour ces croiseurs non protégés, il a reçu des soumissions de cinq ou six des plus grandes maisons de construction d'Angleterre.

La plus basse a été présentée par Cammel, Laird and Co. qui a consenti à construire ces navires à Saint-Jean et comme le sait mon honorable ami, pour le prix de $1,950,000. J'espère que mon honorable ami se souviendra du prix, c'est très important. L'honorable ministre de la Marine, a fait une erreur un soir de la présente session et nous a donné un renseignement sur cette question. Je constate d'après ce renseignement, que le coût total de l'armement, y compris tout le matériel de mer et les accessoires d'un de ces navires du type Bristol, coûterait $250,000.

Ce montant devait être fourni par le Gouvernement et le reste par Cammell Laird and Co. Si vous ajoutez ces $250,000 à leur soumission vous obtenez un total de $2,200,000 comme le coût auquel ces navires auraient pu être construits au Canada. Je comprends que pour le moment nous importons l'armement et le matériel, nous ne sommes pas en état de fabriquer des canons en ce moment et je doute que cela donne des bénéfices au pays ou au manufacturiers d'établir une usine pour fabriquer des canons et du matériel de ce genre.

Je suppose aussi que vous importez tous ces articles en franchise au Canada. Il n'y a pas de motifs pour que le Canada paye des droits d'entrée pour ces articles. Ce serait prendre de l'argent dans une poche pour le mettre dans l'autre. Cammel, Laird and Co. auraient donc construit ces navires au Canada pour $2,200,000. Mais l'amirauté ou le constructeur dont le nom ne nous a pas été donné dit que cela coûtera $2,720,000 pour construire ces navires

au Canada soit un demi-million de plus que cela nous coûterait à nous-mêmes. Donc, pour ces chiffres, nous avons besoin de plus de renseignement. Le comité n'a pas le droit d'adopter l'article 2 du bill parce que nous ne pouvons pas faire une juste comparaison entre les deux propositions, sans avoir les renseignements exacts.

L'amirauté a déclaré à la conférence en 1909 que ces contre-torpilleurs coûteraient £80,000 chacun ou $400,000.

Lorsque mon très honorable ami a demandé que l'on augmentât les prix, l'amirauté lui a fait savoir que, pour construire un navire de même sorte, cela coûterait $700,000. Lorsque, le 18 décembre 1912, il retournait ce devis en disant que le chiffre était trop petit et en priant le constructeur d'indiquer ce qu'il aurait coûté en 1909, ce constructeur anonyme lui a dit que cela aurait coûté $541,000. Je suis prêt à croire l'amirauté. Lorsque le Gouvernement a demandé des soumissions pour la construction de contre-torpilleurs, parmi les offres reçues s'est trouvée celle de la maison Cammel, Laird et Compagnie, qui s'engageait à construire ces vaisseaux au Canada moyennant $580,000 chacun, ce qui était le plus bas prix demandé. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré que l'armement de ces navires coûterait $50,000, et, partant, cela ferait un total de $630,000. Aujourd'hui, le premier ministre vient nous dire que, selon cet entrepreneur anonyme, auquel il s'est adressé, la construction de cette même classe de navires coûterait $922,000. On tient à faire accroire au peuple que la construction d'une marine au Canada mènerait le pays à la banqueroute; qu'il y faudra dépenser 150 millions. Mon très honorable ami a dit que, pour construire deux escadres, cela coûterait 67 ou 68 millions, et que, pour les tenir en état pendant dix ans, il faudrait dépenser 66 millions et plus. Ce serait en tout 133 millions; mais, afin d'arrondir ce chiffre, mon très honorable ami y ajoutait 17 millions pour dépenses fortuites, et il arrive à 150 millions.

M. OLIVER: Pour les mousses?

M. CARVELL: Je me le demande. C'est là un autre aspect de la question. Si je suis bon juge de l'affaire, je crois que les mousses y figureront. Si mon très honorable ami avait ajouté l'entretien pendant dix années de plus, il aurait 215 millions, et, avec dix autres années, il serait arrivé à 300 millions, ce qui serait tout aussi logique que de dire au pays que ce projet va nous entraîner dans une dépense de 150 millions. Il n'y a qu'à ajouter trente ans au lieu de dix.

Le tableau que je vais vous lire résume les chiffres comparés que j'ai soumis au comité:

Prix comparés.

Grands cuirassés.

1909.	Etat de l'amirauté, mémoire McKenna	$ 9,720,000
1909.	Etat de l'amirauté à M. Borden	11,162,478
1912.	16 octobre. Etat de l'amirauté à M. Borden	11,750,000
1913.	Etat de l'amirauté à M. Borden (avec munitions)	13,056,887

Croiseurs non cuirassés.

1909.	Etat de l'amirauté, mémoire McKenna	$1,750,000
1909.	Etat de l'amirauté à M. Borden	1,804,414
1911.	Offre de Cammel, Laird et Compagnie à Saint-Jean	$1,950,000
	Plus armement	250,000
		2,200,000
1913.	Etat de l'amirauté à M. Borden	2,003,282
1913.	Estimation de M. Borden pour construction au Canada, munitions en sus	2,726,598

Contre-torpilleurs.

1909.	Etat de l'amirauté, mémoire McKenna	$400,000
1909.	Etat de l'amirauté à M. Borden (avec munitions)	541,032
1912.	Etat de l'amirauté à M. Borden	541,032
1911.	Offre de Cammel, Laird et Compagnie à— Saint-Jean	$580,000
	Armement	50,000
		630,000
1913.	Estimations de M. Borden pour construction au Canada	922,799

Sous-marins.

1909.	Etat de l'amirauté, mémoire McKenna	275,000
1909.	Etat de l'amirauté à M. Borden	445,908
1913.	Etat de l'amirauté à M. Borden (avec munitions)	600,000

Je regrette de ne pas voir à son siège mon honorable ami le ministre des Finances, car j'arrive à la partie où il nous faut un homme qui ait vraiment de la vie, des idées nettes et qui, en même temps, soit un financier. Mon très honorable ami tient dans une certaine mesure à être conséquent avec lui-même. Il est bon avocat et il a de nombreuses qualités. Nous ne disons pas qu'ils aient tous les défauts. Si ce n'était de quelques-uns de ses collègues, il ferait un citoyen estimable. Lorsqu'il falsifiait, au moyen du renseignement que l'amirauté avait donné les chiffres que celle-ci nous avait communiqués en 1909. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. CARVELL: Quelle est l'objection?

M. le PRESIDENT: Je crois que le mot "falsifier" n'est pas parlementaire.

M. CARVELL: Je vais volontiers rectifier la chose. Lorsque mon très honorable ami présentait des chiffres erronés par rapport à ceux de 1909, il a compris la nécessité d'une explication. Cette explication se trouve à la page 4583 des Débats (v. a.), au cours d'une harangue qui a été la dernière débitée par lui sur cet important sujet il y a maintenant environ cent-quinze heures. Il n'a pas encore eu l'occasion d'y revenir. Chaque fois qu'il se

présente à la Chambre, il change ses chiffres. Quand il reviendra lundi, il saura, je n'en doute point, nous montrer qu'il s'est trompé du tout au tout ce lundi-là. Il a dit:

La seule autre observation que je désire faire est relative aux dimensions énormément accrues des vaisseaux depuis 1909. Je crois savoir que le grand croiseur bâti en 1909 par l'Australie était d'environ 18,500 tonnes, pendant qu'aujourd'hui un croiseur du type de "Tiger" jauge environ 28,000 tonnes. Des croiseurs du type "Chatham" étaient en 1909 de 16,200 tonnes.

Je ne suis pas une autorité en matière de construction navale, mais j'ai depuis quelques heures étudié un peu ces questions en vue de me renseigner. J'ai ici un livre auquel mes honorables amis ne trouvent, je le sais, rien à redire; il a pour titre: "Un danger éminent pour l'Angleterre", et c'est là la base de toute leur politique. Il a été publié par la ligue maritime de l'empire. Ils l'accepteront comme étant bien près de la vérité évangélique en fait de construction navale.

Afin de démontrer que, vu des changements considérables dans la construction navale, les navires coûtent plus cher, mon très honorable ami le premier ministre a dit (page 4583 des Débats) que les vaisseaux seraient plus grands. Il a dit que les croiseurs du type Chatham étaient en 1909 de 16,200 tonnes. Au lieu de 16,200, je vois que le Chatham n'est que d'environ 4,500 tonnes; mais, comme je n'ai pas la mesure exacte en tonnes, il me faut lui indiquer les frais de construction, par où il verra quel peut bien être le tonnage. Si l'on veut bien jeter les yeux sur le quatrième tableau de ce livre, en regard de la page 123, on y trouvera le renseignement qui suit:

Chatham, croiseurs protégés, deuxième classe, mis dans l'arsenal de l'Etat à Chatham en 1911; lancés le 9 novembre 1911, achevés en 1912-1913, et non encore mis en commission le 1er novembre 1912.

Il sera terminé en 1913; il n'a pas encore été mis en commisssion, et l'on estime qu'il aura coûté, sans y comprendre les canons et l'artillerie, £316,624, ou un peu plus de $1,500,000. Pour des vaisseaux de ce type, l'armement coûte environ $500,000, soit un total de près de 2 millions en Angleterre. Il est impossible à moins de 2 millions de dollars de construire un vaisseau de 16,200 tonnes. Celui qui a fourni ce renseignement à mon honorable ami lui a fourni un renseignement erroné.

M. BORDEN: Je n'ai pas dit 16,200 tonnes. J'ai remarqué cette erreur dans les Débats, et elle a été rectifiée.

M. CARVELL Voici que petit à petit la lumière nous arrive. Je vais dire à mon honorable ami ce qu'est en Angleterre un croiseur cuirassé du type le plus récent. D'après l'Annuaire de la ligne maritime, le vaisseau du type Birmingham, qui va être lancé en 1913 et qui est le dernier vaisseau anglais de cette classe, n'est que de 5,440 tonnes, et c'est à peu près aujourd'hui le point culminant des vaisseaux de cette classe en Angleterre. Il n'y a pas de doute que mon honorable ami n'ait été trompé, mais il aura la semaine prochaine une occasion de rectifier ce renseignement. J'ai cependant quelque chose de pire que cela encore, et, cette fois-ci, il n'y a pas d'erreur, car j'ai moi-même noté les paroles de mon honorable ami, tant elles m'ont paru remarquables.

En 1909, les contre-torpilleurs du type Parramatta étaient de 4,200 tonnes.

A la page 347 de ce même annuaire pour 1912-1913, je vois que les vaisseux du type Parramatta lancés de 1909 à 1912 n'ont qu'un déplacement de 700 tonnes. Mon honorable ami le met à 4,200 tonnes. Il ne se trompe que des cinq sixièmes. Il ajoute que, cette année, il vont être de 7,200 tonnes et, pour ne pas nous laisser dans les ténèbres, il indique un vaisseau, et il assure que les navires du type Daring seront de 7,200 tonnes. Or, je renvoie mon honorable ami à la page 348 du même auteur, et je constate que le Daring, le Dragoon et dix-huit autres—vingt dans toute la classe—lancés en 1912-1913, la classe absolument la plus récente ont un déplacement d 1,200 tonnes. Mon honorable ami, dit 7,200 tonnes, et de nouveau il a six fois tort.

Je reviens à la page 323 pour dire à mon honorable ami que celui de qui il tient ces chiffres lui en a imposé. Il ne connaissait évidemment pas cet auteur; il n'a consulté aucune autorité. Après un souper au champagne, son imagination s'était avivée.

Ces messieurs obtiennent des renseignements qui font leurs délices. Cela leur donne le temps de souffler. J'espère être en mesure la semaine prochaine de leur en fournir d'autres.

Que l'on me permette d'ajouter à ce que j'ai déjà dit des contre-torpilleurs:

Navires anglais.—	Tonnes.
1907	1,800
1908	1,888
1909	900
1910	780
1912	920

Mon très honorable ami voit par là combien est faux le renseignement qu'il nous a donné. Au lieu de trois à sept mille tonnes, ils varient de huit à douze cents tonnes. Un seul est de 1,200 tonnes. Prenez maintenant ailleurs d'autres vaisseaux du même genre:

Contre-torpilleurs des puissances étrangères: l'Argentine, 800 tonnes; le Brésil, 350; la France, de 420 à 804; l'Allemagne, de 530

à 840; la Grèce, 854; l'Italie, de 375 à 613; le Japon, de 374 à 1,150; la Norvège, 550; le Portugal, 522; la Russie, de 615 à 1,260; la Suède, de 430; les Etats-Unis d'Amérique, de 710 à 1,040.

Mon très honorable ami doit voir qu'à l'égard de ces vaisseaux, il s'est trompé du tout au tout. Par rapport aux dimensions dont il a parlé, ces vaisseaux ne sont rien.

J'arrive maintenant aux sous-marins, et je crois qu'ici mon très honorable ami s'est embourbé encore plus qu'il ne l'a fait dans le cas des croiseurs. Il dit:

On me dit qu'aujourd'hui les sous-marins sont de 3,600 tonnes ou à peu près.

Revenant toujours au même auteur ,je trouve, à la page 324 que le sous-marin de toute classe, y compris celui de la classe E, qui est celle que l'on achève cette année, n'est au plus que de 700 tonnes.

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

M. CARVELL: Sa force en chevaux est à la surface de 1,750, mais, une fois submergé, elle est de 600.

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

M. CARVELL: Je désirerais, monsieur le président, appeler votre attention sur l'article 5 des règlements de cette Chambre.

L'Orateur maintient l'ordre et le décorum, et il décide des questions d'ordre, sauf appel à la Chambre.

Et aussi de l'article 13:

Les règles de la Chambre, en tant qu'elles sont applicables, sont observées en comité de la Chambre entière, excepté celle relative à l'appui préliminaire (seconding) des motions et celle qui limite le nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole.

M. LEMIEUX: Est-ce que ces règles s'appliquent aux conservateurs?

M. CARVELL: Je l'ai toujours supposé. Je n'ai pas la peau tendre, mais je demande à être protégé. Je ne me suis pas joué du comité, mais j'ai tiré de sources bien connues les renseignements que je lui communique. J'ai fait voir l'ineptie absolue du témoignage que mon très honorable ami invoque à l'appui des dimensions, des frais et autres circonstances de ces vaisseaux, et lorsque je parle bon sens, je crois avoir droit à la protection du président. Lorsque je ferai de l'obstruction, ce sera autre chose. Mais je n'en fais point, et je demande la protection du président.

M. le PRESIDENT: Je fais de mon mieux.

M. CARVELL: Je ne le crois pas.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

D'AUTRES: Minuit.

Quelques DEPUTES: Continuez.

M. CARVELL: Je le veux bien.

M. BORDEN: Il n'est pas, je crois, à désirer que la discussion se continue après minuit.

M. CARVELL: Et je n'en avais pas l'intention.

M. BORDEN: Je proposerai donc que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la question et demande qu'il lui soit permis de siéger de nouveau.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

M. BORDEN propose que la Chambre lève sa séance.

Sir WILFRID LAURIER: Ai-je raison de supposer que cette discussion se continuera lundi?

M. BORDEN: Oui, monsieur l'Orateur, nous continuerons la discussion de ce projet de loi dès que nous serons arrivés aux mesures du Gouvernement.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit, samedi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 10 mars 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

1re LECTURE.

De plusieurs projets de loi:

Bill (n° 128), présenté par M. Marshall, pour faire droit à Mary Susan Marlatt.

Bill (n° 129), présenté par M. Buchanan, pour faire droit à Frances Lagora Anderson.

Bill (n° 130), présenté par M. Douglas, pour faire droit à Ruby Christina Foy.

Bill (n° 131), présenté par M. Fripp, pour faire droit à Malcolm Smith.

Bill n° 132), présenté par M. MacNutt, pour faire droit à John Caldwell Richard.

Bill n(° 133), présenté par M. McCraney, pour faire droit à George Daniel Engleby.

Bill (n° 134), présenté par M. Northup, pour faire droit à Walter Wargrave Hughes.

Bill (n° 135), présenté par M. Smith (Algoma), relativement à la Nipissing Central Railway Co.

Bill (n° 136), présenté par M, Stevens, pour former en corporation The Grand Lodge of the Benevolent and Protective Order of Elks of the Dominion of Canada.

Bill (n° 137), présenté par M. Stevens, pour former en corporation The Canada Permanent Insurance Co.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. HUGHES (I.-P.-E.): Je voudrais attirer l'attention du directeur général des Postes sur un ordre de la Chambre donné le 29 janvier, pour la production de documents relatifs à la révocation de William J. Paquet, maître de poste à Souris, I.-P.-E., aussi sur un ordre du même jour pour le dépôt de documents relatifs à la démission de George Gunn, maître de poste à French Village (I.P.-E.). Je suis sûr que le directeur général des Postes admettra que j'ai été très modéré dans ma demande si l'on tient compte du grand nombre de révocations qui ont été faites. J'ai demandé des relevés pour ces deux cas seulement et je ne crois pas qu'il y ait de nombreux documents dans les deux cas.

M. PELLETIER: Nous faisons ce que nous pouvons pour expédier les affaires, mais nous prenons les ordres à la suite, comme ils ont été votés, et il y en a encore qui précèdent ceux de mon honorable ami. Nous les déposerons aussitôt que possible.

M. OLIVER: Je voudrais rappeler à mon honorable ami le ministre suppléant de l'Intérieur un ordre pour déposer les copies des règlements du ministère de l'Intérieur et aussi les copies des ordres pour mettre à part et pour modifier les limites de la réserve forestière de Prince-Albert. Cela n'exige aucun travail de copies, ce sont seulement des documents imprimés que l'on peut avoir facilement sans retard. Il y a aussi un ordre adopté en décembre demandant la liste des révocations et des nominations dans la circonscription électorale d'Edmonton. Le ministre des Travaux publics a promis que l'ordre serait exécuté il y a quelque temps, mais rien n'a encore été déposé et je voudrais avoir les documents le plus tôt possible.

M. ROGERS: Je vais examiner cela immédiatement et faire déposer les documents aussitôt que possible.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami le ministre de la Marine a promis de déposer sur le bureau de la Chambre le nom d'un certain cuirassé d'escadre, qui a été, dit-il, construit aux Etats-Unis et dont il a donné le coût. Nous discutons au comité une mesure très importante et une partie de la question roule sur le coût de la construction des cuirassés au Canada comparé avec le coût aux Etats-Unis.

Mon honorable ami a déclaré qu'un cuirassé de 28,000 tonnes a été construit aux Etats-Unis, pour $550 la tonne. Il a promis de donner le nom. Je l'ai demandé plusieurs fois à mon honorable ami, pendant la discussion en comité, mais par suite de la difficulté des temps, il a oublié de donner le renseignement. Pourrait-il le donner maintenant.

M. HAZEN: L'honorable député est dans l'erreur, je n'ai pas dit que je donnerais le nom, mais que je donnerais le renseignement sur lequel je me suis appuyé pour faire la déclaration.

M. PUGSLEY: Je suis bien sûr d''avoir demandé à mon honorable ami le nom du cuirassé et qu'il m'a promis de me le donner. Mais en vérifiant le compte rendu nous en trouverons la preuve.

REMISE DES DROITS A L'ALGOMA STEEL Co.

Sir WILFRID LAURIER: Je voudrais, monsieur l'Orateur, avec votre permission, attirer l'attention de la Chambre sur un relevé que j'ai demandé le 27 janvier dernier et qui a été déposé le 25 février.

Copie de toutes les demandes adressées au Gouvernement par la Compagnie d'aciéries d'Algoma pour la remise des droits sur les rails importés par la dite compagnie à Fort-William; de toute correspondance à ce sujet, de toute preuve recherchée et obtenue par le Gouvernement, et de celle fournie par la compagnie à l'appui de ses demandes; et de tous arrêtés du conseil ordonnant cette remise de droits.

Cet état est incomplet sur un point important. La première communication qui ait été déposée est datée du 27 mai 1912. Tous les autres documents sont postérieurs à cette date. C'est une lettre adressée au ministre des Douanes par M. Drummond, de l'Algoma Steel Co., et qui est conçue en ces termes:

Cher Monsieur Reid:

Conformément à la convention spéciale qui a été faite à propos de l'importation d'une certaine quantité de rails d'acier par la compagnie de l'Algoma Steel, un certain nombre de livraisons ont été faites à Fort-William et l'Algoma Steel Corporation a payé les droits complets à ce port.

Je ne cite pas le reste. Dans cette lettre on dit pourtant qu'une convention spéciale a été faite et il y a une note du ministre des Chemins de fer au ministre des Douanes, à cet effet, au mois de juin 1912.

Au sujet de votre recommandation pour la remise de la moitié des droits de douane sur les rails d'acier de l'Algoma Steel Company. La convention faite avec cette compagnie par le département des Chemins de fer et des Canaux lui permettait d'importer 50,000 tonnes pour le Grand-Tronc-Pacifique et 25,000 pour le Canadien du Pacifique, qui devaient être entièrement utilisés dans les provinces de l'Ouest, l'Alberta et la Saskatchewan. Ces deux compagnies avaient 500 milles de rampes prêtes à recevoir les rails. Les agriculteurs de l'Ouest ont absolument besoin du chemin de fer pour enlever leur récolte. Les aciéries du Canada étaient incapables de fournir des rails en quantité suffisante dans le plus court délai et provenant de leurs laminoirs.

Dans une autre page du même dossier, à la date du 15 juillet 1912, un arrêté du con-

seil a été adopté et est basé sur cette allégation:

Cette remise et ce remboursement des droits sont recommandés en raison de l'assurance donnée au nom du Gouvernement à l'Algoma Steel Company, Limited, qu'une considération favorable serait accordée à leur demande en vue d'une remise et d'un remboursement relativement aux 50,000 tonnes de rails d'acier réclamés avec urgence par le Grand-Tronc-Pacifique pour compléter un de ses embranchements dans les provinces du Nord-Ouest assez tôt pour l'enlèvement de la récolte dans le courant de l'année.

Le 13 août 1912, il y a une autre lettre de M. Drummond, de l'Algoma Steel Company à M. McDougald, commissaire des douanes, dans laquelle il dit:

Pour que la question puisse être claire pour le ministre des Douanes et pour vous-même, je dois vous expliquer qu'en vue de remédier à la situation dans l'Ouest, j'ai été appelé à Ottawa par le très honorable M. Borden et l'honorable M. Cochrane et une convention a été faite en vertu de laquelle nous devions vendre au Grand-Tronc-Pacifique 50,000 tonnes (grosses) et au Canadien du Pacifique 25,000 (grosses): que 50 p. 100 des droits devaient nous être remis et en vertu de cette convention nous devions faire profiter les compagnies du bénéfice.

Il y a encore une autre lettre de M. Drummond à M. McDougald, dans laquelle se trouve le paragraphe suivant:

Comme il est expliqué dans ma lettre du 13 courant, afin d'arranger une certaine situation, nous avons conclu une convention de réciprocité avec le Gouvernement en vertu de laquelle nous devions importer un total de 75,000 grosses tonnes de rails d'acier et les fournir à un prix à des compagnies de chemin de fer et le Gouvernement a consenti pour sa part à diminuer 50 p. 100 des droits sur cette quantité de rails.

Dans toute cette correspondance, il est indiqué qu'il y a eu une convention entre le Gouvernement, particulièrement le département des Chemins de fer, et l'Algoma Steel Company, à propos d'une remise de ce droit. Il n'y a pas trace de cette convention dans le dossier et par conséquent le relevé n'est pas exact sur ce point. Je demande qu'il soit complété.

M. BORDEN: S'il y a d'autre correspondance, elle sera déposée. Je ne crois pas qu'il y en ait d'autre.

Sir WILFRID LAURIER: La convention a donc été verbale.

M. BORDEN: La convention dont il a été fait mention dans la correspondance a pu être simplement verbale. Je n'en suis pas sûr.

S'il existe d'autres documents ils seront produits.

RAPPORT OFFICIEL DES DEBATS.

M. PUGSLEY: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire faire observer au Gouvernement que la discussion sur le bill naval, en comité général, n'est pas rapportée au complet par les sténographes de la Chambre. On constate beaucoup de lacunes dans le rapport officiel. Je ne fais pas de reproches aux sténographes, car je suppose qu'ils sont encombrés d'ouvrage par ces longues séances. Mais il est du devoir du Gouvernement et du comité des débats de voir à ce que le personnel soit assez nombreux. Tous les membres de la Chambre, du plus humble jusqu'aux chefs, ont droit d'exiger que leurs remarques soient rapportées en entier. Si le Gouvernement ne peut pas se procurer les services d'un plus grand nombre de sténographes, il ne devrait pas insister pour que le comité siège sans interruption, de manière à empêcher les sténographes d'exécuter leur besogne d'une manière convenable. C'est une question que la Chambre doit régler.

M. BORDEN: Je crois que ce n'est pas l'habitude de rapporter absolument en entier les débats, quand la Chambre siège en comité général. Cependant, il sera tenu compte des observations de mon honorable ami. Certaines additions ont déjà été faites au personnel et il en sera fait d'autres, si c'est nécessaire.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. SHARPE (Ontario-nord): Je demande la permission de donner des explications sur un fait personnel. Le "Daily Star" de Toronto, dans son édition du 8 mars, publie ce qui suit, en première page: "M. Sharpe votera probablement en faveur d'une marine canadienne." Rien de ce que j'ai dit, publiquement ou privément, ne peut autoriser une pareille supposition. Je suis en faveur de la proposition du Gouvernement et j'ai l'intention de voter pour son adoption.

M. W. H. WHITE (Victoria): Je demande aussi la permission de donner des explications sur un fait personnel. Le "Citizen" d'Ottawa de ce matin publie quelque chose concernant ce que j'ai dit le 8 mars courant, au sujet de la question navale. L'article en question est ainsi conçu:

L'honorable député a raconté quelques-uns de ses exploits dans l'Afrique du Sud, lorsqu'il était avec la cavalerie Strathcona; il a affirmé que la dernière élection ne s'est pas faite sur la question navale et il a causé un certain émoi, par une charge à fond de train, contre les United Empire Loyalists.

Plusieurs d'entre eux, a-t-il dit, étaient ce que dans l'Ouest on appelerait des "shorthorns". Quand ils virent que les choses se compliquaient, ils se réfugièrent dans la forêt, Ils n'avaient pas du tout l'intention d'émigrer au Canada; ils voulaient tout simple-

ment être assez loin pour ne pas sentir l'odeur de la poudre. Quelques uns sont restés pour défendre leurs foyers, mais la plupart se mirent en sûreté, sans même prendre le temps de donner à manger à leurs animaux, avant de fuir.

Ces lignes sont absolument fausses. Je n'ai rien dit de cela. Je tiens surtout à rectifier le passage concernant mes exploits dans l'Afrique du Sud. Je ne suis jamais allé en Afrique et je n'ai jamais appartenu à la cavalerie Strathcona. Je n'ai rien dit de nature à faire croire le contraire. Je signalerai aussi un article, dans le même sens, publié par le "Sunday World". Il est ainsi conçu:

M. White a présenté ses respects aux United Empire Loyalists qu'il a comparés à un troupeau de "short-horns". Ils sont venus au Canada, dit-il, non parce qu'ils se souciaient de ce pays ou le connaissaient. Le Canada était alors une région presque inhabitée; mais quand les hostilités éclatèrent, ils se réfugièrent dans les bois, et ils franchirent la frontière, sans s'en apercevoir.

Cela aussi est inexact. J'ai dit que ce sont ceux qui ont pris les armes et ont combattu contre les révolutionnaires et qui, après la guerre, ont abandonné leurs foyers pour venir s'établir au Canada, avaient seuls le droit d'être félicités de leur patriotisme.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Je demande à saisir la Chambre d'une question de privilège. Sachant que les honorables membres de cette Chambre ont hâte de commencer une autre semaine de discussion, au sujet du fameux bill n° 21, je me propose d'être très bref et j'ai mis par écrit, dans ma motion, les faits qui établissent l'accusation que j'ai l'intention de porter.

M. BORDEN: Vers une heure et demie, l'honorable député a eu la courtoisie de me faire remettre une note m'informant de la nature de la motion qu'il a l'intention de présenter. J'ai essayé de me mettre en communication avec M. Coderre, le secrétaire d'Etat, mais j'ai appris qu'il n'était pas à Ottawa aujourd'hui. Je préfèrerais que l'honorable député réserve sa motion jusqu'à ce que M. Coderre fût présent.

M. GAUTHIER: Je n'y ai pas d'objection. Mais je suppose que l'on me fournira l'occasion de poser la question de privilège et que la Chambre ne se formera pas en comité général, pour m'empêcher de la déposer.

M. BORDEN: La requête de mon honorable ami est très raisonnable et je verrai à ce que l'occasion lui soit fournie de proposer sa motion, demain.

M. WHITE (Victoria).

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

SOUMISSIONS POUR DES CHALANDS A TREMIE.

M. MACDONALD demande:

1. Quels étaient les soumissionnaires, et quel était le montant mentionné dans chaque soumission, pour les six chalands à trémie en acier de la capacité de 300 verges pour lesquels des soumissions ont été demandées par le département des Travaux publics en 1912-13?

2. Quels étaient les soumissionnaires, et quel était le montant mentionné dans chaque soumission, pour le chaland à vapeur pour lequel des soumissions ont été demandées par le département des Travaux publics en 1912-13?

M. ROGERS:

1.

	Montant par chaland.	Total.	Nombre de chalands mentionné dans les soumissions.
Geo. T. Davie et Son..	$14,850	$89,100	6
Polson Iron Works, Ltd.	15,800	95,400	6
Thor Iron Works, Ltd..	17,098	34,196	2
Kingston Shipbuilding Co., Ltd..	22,500	135,000	6
The Brown Machine Co.	23,975	95,900	4
The Chaudière Machine and Foundry Co., Ltd.	26,500	159,000	6

2. Le département des Travaux publics n'a pas demandé de soumissions pour un chaland à vapeur.

EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL A STELLARTON.

M. MACDONALD demande:

1. Quand ont été employés, au début, Isaac McKenzie et Hugh D. McGillivray, comme serre-freins sur l'Intercolonial, à Stellarton?

2. Quel était leur âge respectif lorsqu'il ont été nommés?

M. COCHRANE:

1. (a) Isaac McKenzie n'a pas été employé comme serre-freins sur l'Intercolonial, mais un Ira P. McKenzie a été employé, la première fois, le 9 octobre 1908; il a été relâché à cause du ralentissement de l'ouvrage, le 16 novembre 1908; il a été revoqué du service le 24 juin 1910, et réemployé le 23 novembre 1912. (b) Hugh B. McGillivray a été employé, la première fois, le 19 janvier 1913.

2. Ira P. McKenzie était âgé de 17 ans et 9 mois, la première fois qu'il a été employé. Hugh B. McGillivray était âgé de 26 ans et 8 mois, la première fois qu'il a été engagé.

EMPLOYES D'ATELIERS DE L'INTERCOLONIAL.

M. MACDONALD demande:

1. A quelle date a commencé l'emploi des personnes suivantes dans les ateliers de l'Intercolonial à Stellarton: Stanley Hultz, Charles F. McKay, Allie. R. Macdonald, John W. Macdonald et Ralph T. Hundman?

2. Quel était à cette date leur âge respectif?

M. COCHRANE:

1. Stanley Hultz a été employé, la première fois, le 7 mars 1912; Alexander R. McDonald, le 31 octobre 1912; John W. McDonald, le 17 octobre 1912; Charles W. McKay, le 1er janvier 1911; Ralph Hurdman n'est pas employé dans les ateliers de Stellarton.

2. Stanley Hultz était âgé de 24 ans et six mois la première fois qu'il a été engagé; Charles W. McKay, 21 ans et 10 mois; Alexander R. McDonald 31 ans et 6 mois; John W. McDonald 34 ans et 7 mois.

BOUEES A PORT-BICKERTON.

M. SINCLAIR demande:

1. Des soumissions vont-elles être demandés pour le service de l'entretien des bouées à Port-Bickerton, N.-E., avant l'expiration du contrat actuel le 23 mars 1913?

2. Quel est l'entrepreneur actuel, et quel est le montant de son entreprise?

3. Queque requête a-t-elle reçue par le département, pour l'accomplissement de ce service? Dans l'affirmative, une décision a-t-elle été prise?

4. Quels sont les noms des personnes qui ont demandé qu'on leur accorde cette entreprise, s'il en est, et quelle est la somme demandée en chaque cas?

5. Quelque recommandation a-t-elle été reçue par le ministre ou le département au sujet de cette entreprise? Dans l'affirmative, de qui et de quelle nature sont ces recommandations?

L'entrepreneur actuel aura-t-il l'avantage de faire une offre pour le renouvellement de son contrat?

M. HAZEN:

1. Non.

2. L'entrepreneur actuel est M. Thomas Taylor et le marché est fait pour $100 par année.

3. M. Osborne Kaiser a été recommandé pour ce service. Il a été décidé de le confier à M. Kaiser au même prix quand le marché actuel expirera.

4. Aucune demande n'a été reçue.

5. M. Kaiser a été recommandé par des personnes dans lesquelles le ministre a toute confiance.

6. Répondu sous le n° 3.

BRISE-LAMES A SOURIS.

M. HUGHES (King) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour le prolongement du brise-lames à Souris, île du Prince-Edouard? Si la chose a été faite combien de soumissions ont été reçues, et quel était le chiffre de chaque soumission?

2. Quelle soumission a été acceptée?

3. A-t-on modifié en quoi que ce soit le contrat depuis que la soumission a été acceptée? S'il en est ainsi, quelle est la nature et l'importance de la modification?

4. Avec qui le nouveau contrat a-t-il été passé?

M. ROGERS:

1. (a) Oui; (b) Beazley Brothers Limited $143,917; Standard Construction Company, Limited, $147,750; William Cook $151,000; Henry J. Phillips; R. E. Much; Archibald McLean $169,949; The Island dredging and Construction Company Ltd. $177,000; A. W. Girroir and Kinsman Sweet, $184,500.

2. Beazley Brothers, Ltd.

3. Non.

4. Nulle autre convention n'a été arrêtée.

BUREAU DE POSTE D'AVIGNON.

M. MARCIL demande:

1. Qui est maître de poste à Avignon, comté de Bonaventure?

2. Quand a-t-il été nommé?

3. Le bureau de poste se trouve-t-il dans la propre maison du maître de poste?

4. Le bureau est-il sous la direction personnelle du maître de poste, ou d'autres personnes en sont-elles chargées? Dans l'affirmative, quelles sont ces personnes?

5. Y a-t-il eu quelque changement dans le dit bureau depuis l'avènement de la présente administration? Dans l'affirmative, quelle est la raison de ce changement?

M. PELLETIER: Des instructions ont été données le 17 décembre dernier pour la réintégration dans son emploi de M. Octave Martin, qu'on avait remercié de ses services au mois de novembre 1904, en qualité de maître de poste à Avignon. M. Martin a depuis adressé sa démission et le ministère étudie présentement ce cas.

BUREAU DE POSTE DE ROBITAILLE.

M. MARCIL demande:

1. Est-ce John ou Joseph Dagneau qui est maître de poste, à Robitaille, comté de Bonaventure?

2. Si c'est John Dagneau, le département sait-il que le bureau de poste est tenu, dit-on par Joseph Dagneau et sa femme dans leur propre maison?

3. Si John Dagneau est le maître de poste, a-t-il été nommé sous prétexte qu'il devait être réinstallé dans une position dont il avait été renvoyé?

4. S'il a été nommé, a-t-il cédé son emploi à Joseph Dagneau avec le consentement du département, ou ce dernier agit-il pour John Dagneau?

M. PELLETIER:

1. John T. Dagneau.

2. Non. Le département a confié à J. T. Dagneau le soin de ce bureau.

3. Oui.

4. Le département n'a pas autorisé cette cession d'emploi et il ne possède pas de renseignements à ce sujet.

LE CAS DE R. C. MILLER.

*M. MURPHY demande:

1. Un nommé R. C. Miller a-t-il été, à la suite d'un ordre de la Chambre et en conformité d'un mandat de Son Honneur l'Orateur, daté le 18 février 1913, remis à la charge du sergent-d'armes pour et durant le terme de la durée de ce Parlement, ou jusqu'au moment où il sera libéré au cours régulier des événements?

2. Ce mandat était-il en vigueur le 20 février 1913?

3. Ledit R. C. Miller, en vertu d'un ordre subséquent de cette Chambre et d'un second mandat de Son Honneur l'Orateur, daté le 20 février 1913, a-t-il été transféré à la prison de comté du comté de Carleton jusqu'à la prorogation de cette Chambre, ou jusqu'à un moment reculé s'il en est relevé par un ordre de cette Chambre?

4. Le coût de la détention du dit Miller dans la prison susdite sera-t-il défrayé par le comté de Carleton? Dans la négative, qui va solder les frais.

M. l'ORATEUR: A la suite d'un ordre de cette Chambre, R. C. Miller a été traité suivant ce que la Chambre avait arrêté à ce sujet, et les procédures et autres documents officiels se rattachant à ce cas sont insérées au Journal de la Chambre et mis dans les liasses de cette dernière où tout député que cela intéresse peut les compulser pour connaître ce qui a été réellement fait.

2 et 3. Même réponse que la précédente.

4. Il s'agit d'une question de droit de la nature de celles auxquelles il n'est pas d'usage de répondre.

ORGANISATION DE LA MILICE CANADIENNE.

*M. GAUVREAU demande:

1. Le premier ministre a-t-il pris connaissance de l'entrefilet paru dans le "Citizen" du 1er mars courant, le lendemain du jour où le même journal rapportait que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense avait proposé ou suggéré le projet d'imposer une taxe de ($5) cinq piastres par année sur ceux qui ne sont pas prêts à faire le service pour la défense du pays?

Amende imposée à ceux qui ne voudraient pas s'enrôler.

Le lieutenant-colonel Loggie, de Hamilton, est en faveur du plan du ministre de la Milice à l'effet d'imposer à ceux qui refusent de faire le service militaire une amende qui aiderait financièrement la milice.

2. Si oui, se propose-t-il de demander au ministre de la Milice et de la Défense d'exiger du journal "The Citizen" une rétraction pour avoir fait dire au ministre ce qu'il déclare n'avoir jamais dit? Ou bien l'honorable minister de la Milice et de la Défense se propose-t-il de demander au "Citizen" s'il l'a mal rapporté, une rétraction complète sans menace de poursuite?

M. PELLETIER.

M. BORDEN:

1. Non.

2 et 3. La réponse précédente convient suffisamment aux deux autres questions.

TRANSPORT DE SACS DU COURRIER A BROMPTONVILLE.

*M. TOBIN demande:

1. M. E. Bougie a-t-il été notifié que la conventiton relative au transport des sacs du courrier entre le bureau de poste et la station du chemin de fer à Bromptonville prendra fin le 31 mars 1913?

2. Dans l'affirmative, quelles sont les raisons de la cancellation du contrat, et qui a recommandé ou suggéré au Gouvernement d'en agir ainsi?

3. Quelqu'un a-t-il fait une demande pour obtenir cette entreprise? Dans l'affirmative, quels sont les noms des postulants et de celui qui les a recommandés?

4. Quelle pétition a été reçue demandant que l'entreprise se continue?

M. PELLETIER: Un avis de trois mois a été donné suivant une des clauses du contrat. Le département n'a pris encore aucune mesure dans le cas mentionné.

CAMP D'ALDERSHOTT—RENVOI D'OFFICE DU GARDIEN.

M. KYTE demande:

1. A quelle date D. B. Sanford a-t-il été congédié en qualité de gardien du camp d'Aldershot?

2. Qui l'a remplacé?

3. Quelle est la date de la nomination du remplaçant?

4. Entre la date du renvoi de D. B. Sanford et celle de la nomination de son successeur, qui a pris soin des constructions et des terrains du camp d'Aldershot?

5. Pendant ce laps de temps, y a-t-il eu effraction dans l'une ou l'autre de ces constructions, et a-t-on enlevé de ces constructions ou des terrains du matériel, des munitions, ou du bois propriété du Gouvernement?

6. Au cours de l'été de 1912, quelque officier ayant sous sa responsabilité les articles, etc., qui auraient été volés a-t-il demandé qu'on tint une enquête à ce sujet?

7. Une telle demande a-t-elle été accordée? Dans la négative, pour quelle raison?

M. HUGHES (Victoria):

1. Le 31 octobre 1911.

2. M. Howard Robinson, de Lakeville, (N.-E.).

3. Le 18 mars 1912.

4. Personne n'a été chargé de ce soin, d'après le rapport du général Drury.

5. Oui.

6. Oui.

7. Oui, un bureau d'officiers s'est réuni au camp d'Aldershot le 17 septembre 1912.

ACHAT DE TERRAIN AU PORT DE VANCOUVER.

M. PUGSLEY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté une certaine étendue de terrain dans le port de la cité de Vancouver?

2. Dans l'affirmative, de qui et à quel prix ce terrain a-t-il été acheté?

3. Pour quelles fins le Gouvernement a-t-il l'intention d'utiliser cette propriété?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. D'après un décret du conseil en date du 4 janvier 1913, on a fait l'expropriation des lots 5 à 14 inclusivement, bloc 1er, 183 du district et de trois lots riverains en face de la cité de Vancouver.

3. Pour servir d'emplacement de quai proposé.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne sans débat le dépôt des documents suivants:

Copie de toute correspondance ou les communications de quelque nature que ce soit échangées entre le département des assurances à Ottawa, et celui de Toronto depuis juin 1907, au sujet du transfert de la Canadian Guardian Life Insurance Company de la juridiction du département des assurances d'Ottawa à celle du département des assurances de Toronto; de toute la correspondance, s'il s'en trouve une, entre le département des assurances d'Ottawa et le "Saturday Night", de Toronto, au sujet des affaires de la Canadian Guardian Life Insurance Company ou de l'International Insurance Company, Limited; aussi de toute la correspondance et des autres communications échangées entre le département des assurances d'Ottawa et le gouvernement de la province d'Alberta au sujet des affaires de la Canadian Guardian Life Insurance Company ou de l'International Insurance Company, Limited.—M. German.

Copie de tous les documents (non ordonnés par la Chambre jusqu'à ce jour) se rapportant aux changements survenus ou effectués dans les emplois de maîtres de poste dans le comté de Bonaventure.—M. Marcil.

Copie de toute correspondance, mémoire, arrêtés du conseil, ordres administratifs et rapports de gardiens de pêcheries et autres fonctionnaires, au cours des derniers deux ans, concernant les permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés de Charlotte et de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick—M. Pugsley.

Copie de tous rapports, accusations et correspondance en la possession du département de la Marine et des Pêcheries se rapportant aux accusations d'ingérence politique active portées contre Michael O'Brien, gardien de phare à Beer-Island, comté de Richmond, N.-E.;—des instructions données à H. P. Duchemin, commissaire chargé de faire une enquête en la matière;—du rapport et de la conclusion du commissaire, ainsi qu'un relevé des dépenses causées par cette enquête.—M. Kyte.

REPRISE DU DEBAT RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre reprend le débat au sujet du projet de loi (n° 21) tendant à l'adoption de mesures pour le relèvement de l'effectif des forces navales de l'empire, déposé par M. Borden. (M. l'Orateur-suppléant au fauteuil).

Sur l'article 2:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Sir WILFRID LAURIER: Je voudrais demander à mon très honorable ami un certain renseignement relatif aux états soumis il y a une semaine aujourd'hui, si je ne me trompe, et qui se rapporte au coût relatif de la construction des différentes classes de navires sur lesquelles la discussion a roulé au cours de la semaine dernière. Je crois qu'il y a eu une semaine vendredi que, alors qu'on discutait les dépenses et le coût relatifs des différentes classes de vaisseaux, mon très honorable ami a fait certaines affirmations qu'il a lui-même reconnus inexactes, au moins sous certains rapports. A une phase subséquente de la discussion, il a promis de déposer des documents plus complets. Il y a précisément une semaine aujourd'hui, c'est-à-dire, lundi dernier, il a déposé certaine correspondance que j'ai ici à la main. Le premier document est un câblogramme que M. Harcourt adressait de Londres au Gouverneur général du Canada; il porte la date du 16 octobre 1912:

Ce qui suit vient de l'amirauté. Veuillez informer le premier ministre que le coût initial d'un croiseur protégé, du type le plus récent, s'élève à deux millions trois cent cinquante mille livres, y compris l'armement.

Ce câblogramme de M. Harcourt présuppose qu'il y avait une lettre en réponse à laquelle ce câblogramme était envoyé. Dans mon humble opinion cette demande devrait être produite. Non, que ceci soit d'une très grande importance, vu que la réponse est complète; mais il serait plus régulier de produire la question et la réponse. Il y a un autre télégramme de deux jours auparavant, un câblogramme du secrétaire colonial au gouverneur général:

Il y a eu une certaine augmentation du coût de la main-d'œuvre, des matériaux, etc., ce qui pourrait augmenter le coût de la construction.

Evidemment ce n'est pas là une réponse compréhensible, à moins que nous ayons la question qui l'a provoquée. Augmentation de la construction de quoi? des matériaux, pour quoi? Mon très honorable ami doit convenir que ce câblogramme tel qu'il est, et sans plus amples renseignements, est absolument inintelligible et ne peut aider à la discussion. Puis, il y a une lettre de mon très honorable ami au très honorable M. Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, laquelle est ainsi conçue:

Ottawa, Ont., 18 décembre 1912.

Mon cher Monsieur Churchill,—L'un des fonctionnaires du service naval canadien a fait les estimations ci-incluses, quant au prix de revient et au coût annuel de l'entretien de ces

deux unités navales. Bien que je ne possède aucune connaissance spéciale ou technique au sujet de ces questions, je suis porté à croire que les estimations sont trop basses. Peut-être auriez-vous la bonté de les soumettre aux spécialistes de votre ministère ou à des experts en fait de constructions navales, et de m'envoyer une estimation dont on pourrait se servir au parlement si cela était nécessaire.

A vous fidèlement,
R. L. BORDEN,

Au très honorable Winston S. Churchill, M.P.
Premier lord de l'amirauté,
Londres, Angleterre.

A ceci est annexée une feuille de papier que je suppose être l'estimation mentionnée dans la lettre. Il n'y a apparemment pas de réponse à cette lettre adressée par mon très honorable ami au très honorable Winston Churchill. Je ne suis pas certain d'avoir bien compris mon très honorable ami mais je crois qu'il a dit l'autre jour qu'aucune réponse n'avait été produite parce que la réponse qu'il a reçue est confidentielle. Ai-je raison sur ce point?

M. BORDEN: Pas tout à fait. J'ai dit que j'avais produit—comme le très honorable député pourra le constater, s'il a les documents,—textuellement, ces déclarations dans la lettre, en tant qu'elles se rapportent au coût d'une unité navale.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que cette réponse est très peu satisfaisante. Mon très honorable ami a fait une demande comme cela ressort clairement de la lettre que je viens de lire. D'après ce que vient de dire le très honorable député, je comprends qu'il a reçu une réponse de M. Churchill, mais au lieu de la produire telle qu'il l'a reçue, il en a extrait ce qu'il considère comme un renseignement suffisant pour le débat actuel. Il y a deux documents parmi ceux que je tiens dans ma main. L'un est comme suit:

Mémoire sur le coût de l'unité navale telle que proposée, si elle était construite dans la Grande-Bretagne:

(a) Sur les modèles aux prix qui avaient cours en 1909-1910, lorsque la convention australienne a été conclue, et

(b) aux prix actuels.

Les augmentations considérables indiquées sont dues en partie à l'augmentation des prix et en partie à la puissance du croiseur de bataille moderne ou des vaisseaux rapides de combat.

L'autre tableau indique des conditions semblables et le coût de l'entretien d'une semblable unité navale entre 1910 et 1913 aux taux britanniques de paie; et comme on suppose que les Canadiens ne sauraient être encouragés à s'enrôler si ce n'est à des taux de paie pouvant rivaliser efficacement avec le prix général des salaires canadiens, une troisième colonne a été ajoutée pour indiquer l'augmentation qui résulterait de l'adoption des taux de solde maintenant retirés par les officiers et matelots servant maintenant à bord du "Rainbow" et du "Niobé", lesquels, pris dans leur ensemble, dépassent d'environ les deux tiers les taux payés dans la marine impériale.

Sir WILFRID LAURIER.

Sur ce papier il n'y a rien pour indiquer ce que c'est, d'où il vient, ni de quoi il s'agit. Si c'est là un extrait des renseignements qui ont été demandés à l'amirauté par mon très honorable ami, je lui ferai remarquer en toute sincérité que ce n'est pas là une manière convenable de transmettre les renseignements demandés et qu'il a promis de produire devant le Parlement. Pour qu'il soit satisfaisant pour tous les deux partis—et non seulement pour les deux côtés de la Chambre mais encore pour le peuple en général qui, après tout doit juger de ces questions—un document de cette nature devrait démontrer sur quoi il est basé, d'où il vient et ce qu'il est, et pour le comprendre on ne devrait pas être obligé d'avoir recours à d'autres renseignements de sources extérieures. Il n'y a pas en cette Chambre ni au dehors un seul homme qui puisse dire ce que c'est que ce document ni d'où il vient. Il y a un autre document dont il est ici question. Il n'y a rien dans le document même qui indique d'où il vient ni ce qu'il signifie—si c'est l'opinion de quelqu'un dans le ministère où s'il s'applique aux chiffres de l'amirauté.

Le titre "entretien" a d'abord été dactylographié sur le document. Puis, de la main de mon très honorable ami, comme il a été dit l'autre jour par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a été écrit ce qui suit: "Coût annuel de l'entretien de l'unité navale tel qu'estimé par l'amirauté"; aussi "Prix de revient de la construction de l'unité navale dans la Grande-Bretagne, tel qu'estimé par l'amirauté". Evidemment, mon très honorable ami a extrait de la réponse de l'amirauté ce qu'il a supposé être applicable à la discussion. Mais, puisqu'il cherchait les renseignements qui pourraient être soumis au Parlement, ces renseignements devraient certainement être soumis au Parlement tels qu'il les a reçus. Et je ne crois pas qu'il soit conforme aux droits ou aux devoirs du très honorable ministre d'en extraire et d'en prendre ce qui lui convient et de laisser ce qui ne lui convient pas. Je ne veux pas mettre en doute la sincérité de ses motifs, et je suppose qu'il en a extrait fidèlement et loyalement ce qu'il pensait être à propos. Mais je lui dis, ce qui est apparent pour tout le monde, que, dans des affaires de ce genre, il y a une énorme différence d'opinions, et ce qui peut lui sembler suffisant à lui ne nous semblerait peut-être pas suffisant à nous si nous avions les mêmes renseignements que ceux qui sont à sa disposition.

Sur ce point nos opinions pourraient différer comme elles diffèrent énormément sur d'autres points. Cette question du coût des navires a non seulement démontré des divergences de suppositions, mais nous a valu, de la part de mon très honorable ami des déclarations plus circonstanciées, vu que ses calculs étaient inexacts et qu'il lui a fallu les corriger. Il n'est pas impossible que l'on ait aussi fait d'autres erreurs. Si

ces documents doivent avoir quelque valeur dans le débat actuel, les informations reçues de l'amirauté devraient être soumises au Parlement dans la forme où elles ont été reçues. J'ai demandé, il y a un instant: La réponse de l'amirauté était-elle confidentielle? Si j'ai bien compris, mon très honorable ami a répondu qu'elle ne l'était pas.

M. BORDEN: Je n'ai pas dit cela.

Sir WILFRID LAURIER: Si la réponse eût été confidentielle, j'aurais respecté l'intention de ceux qui l'ont envoyée, de ne donner les rensignements qu'au très honorable ministre; mais puisqu'elle n'était pas confidentielle, il ne peut y avoir de raison pour que les renseignements ne soient pas transmis au Parlement absolument tels qu'ils ont été reçus. Et à moins que mon très honorable ami ne les transmette de cette manière, il me semble qu'il n'accomplit pas son devoir envers le Parlement, et que ces chiffres ne sauraient entrer dans la discussion au moment actuel. Le dernier document en ma possession est complet en lui-même, et à ce sujet, je n'ai rien à suggérer. Son titre est ainsi rédigé:

Mémoire préparé par le département du service naval indiquant le coût estimé de la construction et de l'entretien de deux unités navales construites, manœuvrées et entretenues en Canada.

Nous avons ici une estimation du service naval quant au coût qu'il prévoit pour l'avenir. Cela est ici pour être discuté et nous pouvons en juger. Mais, quant aux chiffres qui sont censés venir de l'amirauté, je dis à mon très honorable ami, et il conviendra certainement avec moi, que nous ne pouvons les considérer à moins qu'ils ne soient transmis au Parlement tels qu'ils lui ont été transmis à lui.

M. BORDEN: Sauf correction de la part de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) j'aimerais à dire que je ne sache pas que j'ai placé devant le comité la moindre inexactitude, excepté sous un rapport, laquelle inexactitude a été expliquée. Les employés du service naval en traduisant les livres en piastres ont calculé $5 pour chaque livre au lieu de $4.82⅔; cette circonstance a attiré ma propre attention avant qu'elle eût été mentionnée par mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald). Le lendemain, dès la première occasion, il y a eu huit jours samedi dernier, j'ai appelé là-dessus l'attention du département du service naval. On m'a donné l'explication dont j'ai parlé, laquelle explication a été fournie à la Chambre il y a aujourd'hui huit jours. On m'informe que c'était le mode généralement adopté au département du service naval pour convertir en argent canadien l'équivalent des livres sterling. Dès que l'inexactitude eût été découverte, j'ai fait préparer au département du service naval un relevé au taux de $4.86⅔ et cela a été substitué au relevé donné en premier lieu. En soumettant d'abord le relevé à la Chambre, j'ignorais que l'on eût suivi l'autre ligne de conduite, sans quoi j'eusse attiré là-dessus l'attention de la Chambre. Après que le premier mode de calcul a été découvert, le mode en dernier lieu, que je considère comme le mode le meilleur et le plus exact, a été immédiatement adopté, et les renseignements ont été de cette manière placés devant le comité.

J'aimerais à faire une déclaration relativement à une remarque de mon honorable ami de Carleton, Nouveau-Brunswick (M. Carvell), lequel a parlé de certains chiffres fournis par moi et qui se trouvent à la page 4583 des Débats. Si mon honorable ami eût examiné toute cette déclaration, laquelle n'est pas rapportée exactement telle que je l'ai faite, parce que l'on en a omis quelques mots qui en changeraient tout le sens, il aurait vu que vers la fin, je parlais du tonnage d'une unité navale en 1909, comparé au tonnage de 1913. Le dernier paragraphe des remarques sur lesquelles l'honorable député a attiré mon attention est conçu dans les termes suivants:

Par les chiffres que j'ai cités l'on constatera qu'une unité navale qui, en 1909, avait un tonnage de 40,163 tonneaux, aurait, en 1913, un tonnage d'environ 55,000.

Afin de me bien faire comprendre, bien que je croie que la chose est assez claire, je dois dire que, d'après moi, le grand croiseur d'Australie, dont la construction a été commencée en 1899 est d'environ 18,800 tonneaux, et que le port du grand croiseur moderne, du type "Tiger" ou d'un type amélioré est d'environ 28,000 tonneaux. Les croiseurs du type "Chatham", la dernière création du type "Ville", recommandé en 1909, sont d'environ 5,400 tonneaux, de sorte que trois d'eux auraient un déplacement de 16,200 tonneaux. Je ne crois pas que rien n'ait encore été révélé au public concernant l'amélioration de ce type de croiseur, mais nous apprendrons très probablement quelque chose au cours de cette année, bien que rien ne m'autorise à parler ainsi. Les contre-torpilleurs commandés par l'Australie à la suite de la conférence de 1909 sont du type "Paramatta" et déplacent 700 tonneaux; le déplacement de six d'entre eux équivaudrait à 4,200 tonneaux. Les contre-torpilleurs commandés en 1913, du type "Daring", déplaceraient 1,200 tonneaux chacun, et six d'entre eux, 7,200 tonneaux. Les sous-marins de 1909 étaient, je crois, de la classe "C" de 321 tonneaux, de sorte que trois d'entre eux déplaceraient 963 tonneaux, ou à peu près. Aujourd'hui, les sous-marins de la classe "F" sont de 1,200 tonneaux, de sorte que le déplacement de trois d'entre eux équivaudrait à 3,600 tonneaux.

Les chiffres que j'ai cités font voir que le tonnage d'une escadre, qui était de 40,163

tonneaux en 1909, serait d'environ 55,000 tonneaux en 1913. J'ai parlé du nombre total des navires de différentes catégories qui sont nécessaires à la formation d'une escadre. Mon honorable ami a mentionné les renseignements communiqués au cours des délibérations du comité et qui demandent à être complétés, croit-il. J'ai remis aux membres de la gauche les tableaux des chiffres fournis par l'amirauté, portant le sceau de celle-ci, et j'imagine qu'on ne doutera pas que les renseignements proviennent de l'amirauté.

En ce qui concerne la lettre, j'ai affirmé à mon honorable ami que je lui ai donné tous les renseignements détaillés que la lettre contient relativement au coût de la construction en Grande-Bretagne. Qu'ils soient bons ou mauvais, qu'ils soient probants ou non, je lui ai fourni tous les renseignements, et je les lui ai fournis textuellement et dans la forme sous laquelle ils me sont parvenus. Ces renseignements sont contenus dans le mémoire dont il a tantôt cité des extraits; ils ont tous été consignés dans le hansard, et lorsque je les y ai mis, j'ai déclaré qu'il s'agissait d'extraits textuels de la lettre, en ce qui concerne le coût des escadres, tant en 1909 qu'en 1913. Je me demande ce que je pourrais faire de plus. Il m'était permis de mettre ces renseignements sous les yeux du comité, mais il ne m'est pas permis de lui communiquer d'autres extraits de cette lettre.

A moins qu'un message ne soit arrivé depuis quelques heures, je n'ai pas reçu d'autres nouvelles à ce sujet, et faute d'en recevoir, je ne pourrais pas soumettre au comité des communications secrètes, vu surtout que j'affirme à mon honorable ami qu'elles ne changent pas la nature des renseignements que j'ai communiqués à la Chambre. Quant à moi, je n'aurais pas la moindre objection à mettre la lettre en question sous les yeux du comité; mais vu qu'elle ne se rattache pas au point que les députés de la droite jugent important, et vu que j'ai donné tous les renseignements que je suis autorisé à fournir sur ce point-là, il me semble que j'ai rempli mon devoir envers le comité.

De plus, je ne suis pas à même de voir exactement comment cette lettre a trait à l'examen du présent article, car celui-ci décrète une dépense de $35,000,000. Que les cuirassés d'escadre ou les escadres coûtent plus ou moins, cela n'a pas trait à la question de savoir si la la Chambre devrait ouvrir un crédit de $35,000,000 afin d'accroître les forces navales actives de l'empire. Que j'aie tort ou raison, j'ai donné aux membres de la gauche les renseignements dont nous pouvons nous servir. Je les ai donnés entièrement et librement, sans aucune réserve, et je crois qu'en ce qui concerne les fins du comité, on devrait juger qu'ils sont suffisants, étant donné le sujet des délibérations du comité.

Sir WILFRID LAURIER: Au sujet de la réflexion de mon honorable ami (M. Borden), que la discussion de ces calculs ne se rattache pas à l'article que nous étudions en ce moment, il devra admettre, après réflexion, que rien ne se rapporte plus au sujet du débat que le coût de ces navires. On nous demande d'ouvrir un crédit de $35,000,000 pour construire des navires d'un certain modèle. Lors de la discussion du bill, la gauche a proposé autre chose; c'était d'employer l'argent, non de la manière indiquée par le Gouvernement mais de la manière approuvée d'une commune voix par la Chambre, il y a trois ans, c'est-à-dire de le faire servir à la création de deux escadres nécessitant la construction de navires d'un type différent. Il y a eu un long débat sur le coût relatif de ces deux types de navires.

Mon très honorable ami a prétendu, prétention dont le pays a eu connaissance, et qui a été répétée dimanche dernier encore à Montréal par l'un de ses collègues, que notre projet coûterait plus cher que le sien. Je me demande comment la discussion des deux projets pouvait se rapporter au sujet et je laisse cela de côté pour le moment. Cependant, dès qu'on met sur le tapis la question du coût relatif des deux projets, force nous est de la discuter.

Je passerai maintenant à l'autre argument de mon très honorable ami. Ce dernier prie l'amirauté d'exprimer son avis, de donner un état estimatif, de faire une déclaration ayant du poids concernant le coût des navires qui formeraient les deux escadres, telles que projetées par l'opposition. J'espère que je n'ennuierai pas la Chambre et qu'on ne m'accusera pas d'abuser de ses privilèges, si je rappelle les paroles de mon honorable ami dans la lettre qu'il a adressée à M. Churchill:

> L'un des fonctionnaires du service naval canadien a préparé l'estimation ci-incluse concernant les frais de premier établissement et le coût annuel de l'entretien de deux escadres

Il dit plus loin, dans la même lettre:

> **Vous aurez peut-être l'obligeance de la soumettre aux spécialistes de votre département ou à des personnes au courant de la construction navale, et de me faire parvenir un état estimatif qui pourra servir, au besoin, devant le Parlement.**

Je demande à mon honorable ami et je prie la Chambre de dire si, en toute justice, nous ne devrions pas obtenir les renseignements que l'amirauté lui a donnés. Il use de sa discrétion en cette affaire. Il nous communique une partie du document, cette partie qu'il croit se rapporter à la question ou être nécessaire. Ce n'est pas la

première fois que je vois un homme tenter d'être juste, mais à sa manière. Nous en avons des exemples tous les jours. A cet égard, mon honorable ami participe de la nature humaine et peut avoir dénaturé les renseignements, inconsciemment, je l'avoue. Qu'est-ce qui s'oppose à ce qu'on mette la lettre sur le bureau? Si elle renferme quelque chose de secret, je me fie à l'honneur de l'honorable député pour croire qu'il ne le révèlera pas.

M. BORDEN: Sans vouloir rien dire de blessant, je crois vraiment qu'il n'importe aucunement que cela ait lieu d'une manière ou d'une autre, en ce qui concerne le comité. La lettre renferme certains renseignements ayant trait aux tableaux qui y sont annexés. Mon honorable ami ne me fait pas l'honneur de croire que je ne cacherais rien de ce qui a trait à ces tableaux dans la lettre. Le reste de la lettre ne s'y rapporte pas. Mon honorable ami croit que le comité devrait connaître le reste de la lettre, afin de s'assurer s'il se rapporte à l'évaluation motivée dans les tableaux; il ne veut pas s'en rapporter à mon jugement à ce sujet. Si j'ai tant soit peu de bons sens, je dois être en état d'extraire d'une lettre les passages qui parlent des tableaux et de laisser de côté ceux qui n'en parlent pas. J'espère que mon honorable ami reconnaîtra que j'ai assez d'intelligence pour procéder à cette élimination.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai foi en l'honneur de mon honorable ami.

M. BORDEN: Mais vous ne vous fiez pas à mon jugement.

Sir WILFRID LAURIER: Non.

M. MACDONALD: Il est un point au sujet duquel le premier ministre n'a pas renseigné la Chambre, et j'imagine que ce renseignement se trouve dans la lettre qu'il a reçue. Il a prié le premier lord de l'amirauté de lui obtenir certains renseignements, soit des spécialites de son département, soit de constructeurs de navires bien connus. Le document ne révèle pas si ces renseignements proviennent des spécialistes du département ou des constructeurs de navires.

M. BORDEN: L'honorable député a sur ce point tous les renseignements que je possède. A mon sens, les tableaux et les renseignements qu'ils contiennent nous fournissent les conclusions et l'avis de l'amirauté.

M. MACDONALD: Mon honorable ami dit-il que les documents qu'il n'a pas communiqués au Parlement ne contiennent rien qui indique si ces tableaux ont été préparés par les spécialistes du département ou par des maisons de construction navale d'Angleterre. C'est un point essentiel. D'après ces documents, il a prié l'amirauté de s'y prendre d'une manière ou de l'autre. Or, il nous fournit certains tableaux sans nous dire s'ils proviennent des fonctionnaires du département ou des constructeurs de navires. Il importe beaucoup à la Chambre d'obtenir ce renseignement, car il lui apprendra lequel des deux moyens l'amirauté a adopté.

M. BORDEN: Le mémoire dont mon honorable ami a cité des passages au comité fait voir, au moyen des tableaux que j'ai soumis au comité, qu'elles sont les conclusions et quelle est l'avis de l'amirauté.

M. PUGSLEY: Je crois que la règle est absolument claire et que, lorsqu'un député donne des extraits ou des renseignements tirés d'un document qui n'est pas d'une nature confidentielle, la Chambre a le droit d'exiger que tout le document soit déposé sur le bureau. Cette règle a été appliquée mainte et mainte fois, depuis le peu de temps que je fais partie de la Chambre. On lit à la page 461 du traité de M. Bourinot:

> Les plus hautes autorités ont posé en principe que lorsqu'un ministre de la Couronne cite un document public dans la Chambre et en fait la base d'un raisonnement ou d'une assertion, ce document doit être exhibé, si on l'exige. Mais est-il permis de répéter à la Chambre des renseignements contenus dans une communication privée? Lorsque ces écrits privés sont cités dans la Chambre, aucune règle n'exige qu'ils soient déposés sur le bureau. La règle concernant la communication des documents publics cités par un ministre de la Couronne est nécessaire pour fournir à la Chambre les mêmes renseignements qu'il possède et lui permettre de tirer une bonne conclusion relativement à une question.

Or, monsieur l'Orateur, il me semble qu'une lettre de l'amirauté, et les chiffres qu'elle contient, ne forment qu'un seul document, et comme mon très honorable ami a fait connaître ces chiffres à la Chambre et a dit qu'il donnait des extraits de cette lettre, il est obligé, d'après les autorités parlementaires, à donner toute la lettre. Il a dit que le document n'était pas d'une nature confidentielle.

M. BORDEN: Je demande pardon à mon honorable ami; je n'ai pas dit cela.

Sir WILFRID LAURIER: J'avais cru le comprendre.

M. BORDEN: Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit le contraire. J'ai dit que j'avais obtenu la permission de faire connaître à la Chambre cette partie du document.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami dit-il que la lettre est confidentielle?

M. BORDEN: J'ai obtenu la permission de soumettre à la Chambre la partie de la lettre qui comprend les renseignements mis devant le comité.

Sir WILFRID LAURIER: Il faudrait savoir exactement où nous en sommes. La lettre est confidentielle, ou elle ne l'est pas. C'est l'un ou l'autre. Si elle est confidentielle, elle ne doit pas être portée à la connaissance de la Chambre; aucune partie n'en doit être dévulguée, et mon très honorable ami n'a pas le droit d'en donner aucun extrait. Si elle n'est pas confidentielle, alors c'est un document public qui doit être déposé sur le bureau de la Chambre. Il y a eu un malentendu étrange entre nous, parce que j'ai compris, par le discours de mon très honorable ami la semaine dernière, que la lettre n'était pas confidentielle. Telle est la raison pour laquelle, à l'ouverture du débat aujourd'hui, j'ai demandé si la lettre était confidentielle. J'ai compris que mon très honorable ami avait dit qu'elle ne l'était pas: ainsi il faut bien nous comprendre. La lettre est-elle confidentielle ou ne l'est-elle pas?

M. BORDEN: J'ai déjà expliqué, en premier lieu, que la lettre était confidentielle, mais par la suite, j'ai obtenu permission de donner à la Chambre les renseignements que je lui ai communiqués, renseignements qui sont contenus dans la lettre et dans les tableaux.

Sir WILFRID LAURIER: Tout ce que j'ai à dire, c'est qu'au point de vue des règles parlementaires ces renseignements ne valent pas le papier sur lequel ils sont écrits. Cette Chambre n'est pas une Chambre secrète; c'est un parlement britannique. La lettre est une chose ou l'autre. Si elle est confidentielle le Gouvernement n'a pas le droit de la communiquer, mais si elle ne l'est pas, nous avons le droit de l'avoir en entier, et non pas seulement les extraits qu'il convient à mon très honorable ami de nous en donner. Je prétends que ce n'est pas nous traiter avec justice; ce n'est pas la justice parlementaire britannique.

M. BORDEN: Je dirai à mon très honorable ami que je lui ai fourni toutes les parties de la lettre qui concernent la question que le comité discute présentement, la question du coût de la construction des navires en Grande-Bretagne.

Je ne vois pas qu'il puisse demander plus que cela. Il sait parfaitement que plus d'une fois on a déposé sur le bureau de cette Chambre des documents dont certaines parties étaient remplacées par des astérisques, indiquant que ces parties étaient confidentielles. Si l'on fouillait les archives de cette Chambre, on trouverait facilement des douzaines d'exemples de ce que je dis, et je ne vois pas en quoi j'agis aujourd'hui d'une façon différente de celle suivie plus d'une fois par mon honorable ami lui-même. Je préciserai. On lui demanda un jour de communiquer à la Chambre un télégramme envoyé à Londres, au sujet d'un document qu'il avait lui-même déposé sur le bureau de la Chambre. Sir Charles Tupper, qui occupait précisément le même siège qu'occupe aujourd'hui mon très honorable ami, lui demanda de produire le télégramme, et il répondit qu'il produirait le document. Je me rappelle ce fait aussi bien que si c'était hier, parce que j'ai vu sir Richard Cartwright le toucher au coude à ce moment-là.

Le jour suivant, mon très honorable ami informa la Chambre et le pays que bien que la réponse au télégramme eût été mise devant le parlement pour servir les fins du Gouvernement, le télégramme lui-même ne pouvait pas être mis devant la Chambre, parce qu'il était confidentiel. Je ne crois pas que l'on puisse trouver un meilleur exemple de la situation actuelle que celui-là. Je ne crois donc pas que les honorables membres de la gauche doivent faire grand cas de la prétention émise par mon honorable ami. Très souvent des documents sont déposés sur le bureau de la Chambre, portant des astériques et qui indiquent que les parties ainsi omises sont confidentielles et ne doivent pas être connues dans l'intérêt du public. J'ai fourni à la Chambre tous les renseignements qui concernent le point en discussion, et je les ai fournis après avoir obtenu le consentement et la permission des autorités impériales.

Sir WILFRID LAURIER: Si l'imitation est la forme la plus sincère de la flatterie, je devrais être l'homme le plus fier dans cette Chambre. Chaque fois que mon très honorable ami est acculé dans une impasse sa réponse invariable est celle-ci: Vous avez fait la même chose. Je devrais être gonflé d'orgueil parce que—je ne dirai pas tous les jours—mais parce que chaque semaine mon honorable ami s'abrite derrière un de mes actes. Pour sortir de son impasse actuelle, il rappelle ce que j'ai fait moi-même, et il fait la même chose. Il est à peu près temps que mon très honorable ami se frappe la cervelle pour trouver quelque chose d'original comme défense. Il est d'usage, lorsque l'on dépose des dépêches officielles d'en éliminer les passages qui peuvent être blessants pour l'autre parti. J'ai expliqué comment la chose devait se faire. Si je me rappelle bien, j'ai communiqué toute la correspondance à mon très honorable ami. Il vient de nous dire que j'ai refusé un jour de communiquer à la Chambre un télégramme qui était de nature privée. Il y a toute la différence au monde entre les deux cas.

Mon très honorable ami nous dit que cette lettre était confidentielle lorsqu'il l'a reçue de M. Churchill. Si elle était confidentielle, son devoir était de ne pas la communiquer, mais je m'oppose à ce qu'il

en tire des extraits qui peuvent servir sa cause et nuire à celle de ses adversaires. Dans ces circonstances, je ne me fie pas au jugement de mon honorable ami parce que, comme chacun d'entre nous, il n'est pas infaillible lorsqu'il s'agit de questions politiques; son jugement peut être en défaut. Je ne veux pas l'accepter. Je préfère me fier au mien, qui, je crois, est aussi bon que le sien. Mon très honorable ami n'a pas le droit de donner aucun extrait de cette lettre. Si ce qu'il nous en communique est tout ce qu'il juge à propos de nous faire connaître, cela ne vaut pas le papier sur lequel c'est écrit.

M. PUGSLEY: Le premier ministre, dans sa lettre du 18 décembre au premier lord de l'amirauté, disait:

Vous voudrez bien avoir l'obligeance de la soumettre aux spécialistes de votre département ou à des personnes expérimentées dans la construction des navires, et me faire une estimation que je pourrais communiquer au Parlement si c'était nécessaire.

Mon très honorable ami prétend-il que la lettre qu'il a reçue en réponse à la sienne était confidentielle?

M. BORDEN: La lettre était confidentielle. J'ai obtenu la permission de communiquer au comité les renseignements concernant le coût de construction des navires, y compris les tableaux joints à la lettre.

M. PUGSLEY: Je trouve très étrange que lorsque mon très honorable ami ne fait que soumettre au premier lord de l'amirauté un tableau du coût de construction des navires, et lorsqu'il ne lui demande qu'une estimation qui pourra être faite soit par les spécialistes de son département ou par des constructeurs de navires expérimentés que la réponse du premier lord de l'amirauté soit marquée confidentielle; et il me semble étrange aussi que mon très honorable ami trouve nécessaire de câbler à Londres pour obtenir la permission de donner des extraits de cette lettre pour compléter les renseignements qu'il a donnés au Parlement.

L'honorable premier ministre ne traite certainement pas le comité avec justice, s'il n'a pas demandé et s'il ne demande pas à l'amirauté la permission de faire connaître toute la lettre. Nous avons le droit de savoir si l'amirauté a fait faire cette estimation par ses propres spécialistes, ou si elle a simplement soumis la lettre du premier ministre à une grande maison de construction en navires, et lui a fait tenir les chiffres fournis par cette maison. Le document n'aura pas la même valeur dans les deux cas. Ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), la question est des plus importantes, vu la différence extraordinaire qui existe entre les chiffres soumis par mon très honorable ami et les premiers chiffres de l'amirauté.

Je demanderai à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries s'il veut bien faire connaître au comité le nom de ce navire de guerre américain construit aux Etats-Unis, dont il nous a parlé le 20 février dernier. Plus d'une fois j'ai demandé à l'honorable ministre quel était le nom de ce navire. J'ai toujours compté qu'il allait le faire connaître dès qu'il aurait trouvé le temps d'obtenir ce renseignement de son département. Aujourd'hui, lorsque l'Orateur était au fauteuil, j'ai été surpris d'entendre mon honorable ami dire qu'il n'avait jamais promis de communiquer à la Chambre le nom de ce navire. Pourtant voici ce que d'après le hansard il aurait dit:

Conséquemment le coût par tonneau d'un croiseur de 26,350 tonneaux construit en Angleterre est de $433.40 par tonneau, tandis que le prix pour un navire de 28,000 tonneaux construit aux Etats-Unis est de $550 par tonneau.

M. Sinclair: L'honorable ministre voudra-t-il donner le nom du navire américain dont il parle?

M. Hazen: Je n'ai pas le nom de ce navire sous la main, mais je l'aurai.

M. HAZEN: Mon honorable ami a dit que la tâche harassante de la semaine dernière pouvait avoir affaibli ma mémoire, mais je crois que j'ai pu résister aussi bien que mon honorable ami, qui donne aujourd'hui des symptômes de la maladie dont je parlais l'autre soir. S'il veut seulement attendre quelques instants, je lui fournirai exactement le renseignement qu'il demande. Mais en quoi consiste une réponse satisfaisante à la question qu'il a posée? L'honorable député, à l'ouverture de la séance aujourd'hui a dit, si je l'ai bien compris, que j'avais promis de déposer sur le bureau de la Chambre le nom du navire dont je parlais. J'ai répondu à mon honorable ami que je n'avais jamais promis cela; que j'avais promis seulement d'obtenir le renseignement plus tard. La comparaison que j'ai faite du coût relatif d'un navire construit aux Etats-Unis et d'un navire construit en Angleterre, est appuyée sur des preuves telles que mon honorable ami lui-même ne voudrait pas, je crois, les contester. Je suis prêt à fournir ces preuves à la Chambre; je les ai en ma possession. Je dois dire cependant, que ces preuves ont été remises samedi après-midi, et même temps que d'autres documents, au sous-ministre du service naval.

Dès que mon honorable ami m'eût posé cette question, j'ai téléphoné à M. Desbarats, le priant de me renvoyer les papiers que je lui avais remis. Aussitôt qu'ils seront ici, et je compte les avoir sous peu, je me ferai un plaisir de donner le renseignement que j'avais promis la première fois qu'il a été question de cette affaire devant la Chambre.

M. PUGSLEY: C'est la quatrième fois que je fais la même demande. Est-ce que cette fois-ci j'aurai le renseignement sans avoir à le demander de nouveau? Va-t-il me le donner aujourd'hui?

M. HAZEN: J'ai déjà dit à mon honorable ami que je comptais pouvoir lui donner sous peu ce renseignement, et, par là, je veux dire au cours de la présente session. Peut-être ferais-je mieux de préciser la chose en disant que je veux dire lundi, selon le calendrier. Ce pourra être dans quelques minutes.

M. PUGSLEY: Aurons-nous le nom de deux cuirassés d'escadre?

M. HAZEN: L'honorable député aura tous les renseignements que je puis lui donner sur la question.

M. CARVELL: Je désirerais rappeler ce qu'a dit le premier ministre à l'égard de ce renseignement, qui est de suprême importance dans ce débat. Je crois que mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) a trouvé le mot de l'énigme. Paraphrasée, la lettre du 18 décembre 1912 de mon honorable ami au ministre de la marine de la Grande-Bretagne aurait dit ceci: Un des fonctionnaires de mon département a fait une évaluation des frais de deux escadres. Je la crois trop basse. Peut-être seriez-vous assez bon pour soumettre cet état à ceux de votre ministère qui s'y connaissent, ou encore à des personnes expertes, et me faire tenir une évaluation dont il puisse au besoin être fait usage au Parlement. Cette évaluation ne me semble pas juste. Donnez-moi des indications que je puisse communiquer au Parlement. Ceci n'est pas marqué confidentiel, et le premier ministre veut nous faire croire qu'en réponse à une lettre aussi directe, l'amirauté lui a fait tenir une communication confidentielle. Je ne dis pas ne pas y croire, mais assurément c'est un peu trop compter sur la crédulité des gens. Mon très honorable ami a voulu en particulier dissimuler ce qu'il y a de faux dans le renseignement, soit dit sans offenser personne.

Avant de passer à autre chose, je crois utile de discuter quelque peu un autre aspect de la question. Auriez-vous pu vous figurer, monsieur le président, que le premier ministre du Canada serait capable de tronquer ainsi un document qu'il dit être confidentiel; un document, remarquez-le bien, où l'on répond à une lettre qui n'est pas confidentielle. S'il est confidentiel pour une partie, ne l'est-il pas pour le tout?

De quel droit nous communique-t-il une réponse confidentielle à une lettre qui, elle-même, doit avoir été confidentielle. Il faut en effet que la lettre ait été confidentielle si la réponse l'est. Plus vous y songez, et plus vous êtes forcé d'admettre avec l'honorable député de Jacques-Cartier que, dans cette affaire, des influences hors du Gouvernement et hors du Canada, ont été à l'œuvre. L'honorable député de Jacques-Cartier a donné ouvertement à entendre que des constructeurs de navires et des financiers avaient influencé le Gouvernement. Je rends justice à l'ingéniosité avec laquelle le premier ministre a cet après-midi esquivé les questions qui lui ont été posées. Il est, je dois le dire, passé maître dans cet art. La question lui a été posée franchement et carrément. Ces chiffres, lui a-t-il été demandé, viennent-ils d'une maison de construction navale ou des fonctionnaires de l'amirauté? Mon très honorable ami se contente de dire qu'ils lui sont venus par l'entremise de l'amirauté. Cette réponse, monsieur le président, me paraît à elle seule suffisante pour nous faire comprendre qu'elle vient de quelque source autre que l'amirauté. Aussi, en l'absence d'informations plus positives, je suis disposé à croire que ces chiffres ne sont pas de quelque fonctionnaire de l'amirauté. Je crois qu'ils sont venus d'une maison de construction navale, par le canal de l'amirauté, avec une lettre de cette maison, et c'est à cause de cela que mon très honorable ami ne veut pas apporter ici les documents. J'avoue que c'est là une déduction, mais, quand on nous refuse tout renseignement, nous sommes contraints à des déductions, et c'est là celles que je fais et que je continuerai à faire jusqu'à ce que nous ayons le renseignement auquel nous avons droit.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) envoie à l'amirauté un état disant: Les fonctionnaires du service naval canadien ont fait, ou quelqu'un d'eux a fait relativement aux frais de construction et d'entretien annuel de deux escadres, une évaluation que je mets sous ce pli. Ils disent, comme l'explique au bas la note "A": Ces chiffres sont basés sur la soumission la plus basse que l'ancienne administration avait reçue pour la construction de croiseurs et de dreadnoughts. Pour ce qui est du grand croiseur, aucune offre n'avait été faite, et je suppose en conséquence que ceci est hors de la question; mais le ministre de la Marine et des Pêcheries me permettra de lui faire observer que les fonctionnaires de ses bureaux ont simplement emprunté le prix que l'amirauté avait deux mois auparavant fourni au premier ministre, savoir $11,750,000.

En tant qu'il s'agit des croiseurs du type bristol, ils partent à $4,524,000 le prix des trois, prix tiré de la plus basse soumission reçue pour des navires de cette classe par le cabinet précédent.

Mais, monsieur le président, l'honorable ministre sait que, pour un de ces navires,

la soumission la plus basse a été de $1,950,000 et, avec l'armement, $2,200,000. Cependant, ceux qui publient ce renseignement en vue d'établir que la politique libérale serait trop coûteuse, assurent que ces vaisseaux coûtent chacun $1,508,000, soit $700,000 de moins que le prix indiqué par les bureaux de mon honorable ami. Comment le ministre de la Marine expliquera-t-il qu'après avoir fait tenir ces chiffres à l'amirauté pour ensuite les communiquer à cette Chambre dans le but de faire croire au peuple que l'on aurait pu il y a quatre ans construire ces vaisseaux moyennant $1,508,000 chacun, on vienne aujourd'hui prétendre qu'ils vont coûter près de $2,926,728. S'ils pouvaient nous faire avaler de semblables balivernes et faire que le peuple y ajoute foi, il leur serait facile d'amener le peuple, effrayé, à croire qu'il y a quelque part un vol considérable, et qu'en acceptant ce projet de marine, le pays marcherait à sa ruine.

Voyons maintenant pour les contre-torpilleurs. On a dit à l'amirauté que, pour la construction au Canada de six contre-torpilleurs, la plus basse soumission reçue par l'administration précédente avait été de $4,800,000, ce qui ferait $800,000 pour un. En cela, il se trompe presque autant que dans le cas du croiseur type bristol; seulement, c'est dans l'autre sens. La plus basse soumission pour les contre-torpilleurs—et le contre-torpilleur était de la même classe—a été de $580,000 pour le vaisseau lui-même et $50,000 pour l'armement; soit un total de $630,000. Ces messieurs cependant voudraient avec de pareils renseignements nous faire accepter leur version. Il est temps que l'on nous donne des renseignements sur lesquels on puisse compter, non pas des extraits triés dans les états de l'amirauté, non plus que des calculs qui soient une simple addition d'un tiers à ce que la chose a déjà coûté. Il nous faut des informations sur lesquelles il nous soit possible d'asseoir une opinion raisonnée; quelque chose que nous puissions communiquer au peuple en vue d'une décision à prendre. Faute de quoi le pays dira que l'opposition fait bien de retenir ici le Gouvernement aussi longtemps qu'il sera nécessaire pour que ces renseignements nous soient fournis.

Le premier ministre est impatient de savoir quel rapport tout cela peut bien avoir avec la question. Je ne vois pas, a-t-il dit, que cela soit pertinent. Cette question de chiffres, est-ce le chef de l'opposition ou le premier ministre qui l'a introduite dans le débat?

Dès avant que la résolution fût mise aux voix, le premier ministre a dit en terminant: J'ai des chiffres sur le coût de deux escadres et je les communiquerai à la Chambre plus tard. Nous avons supposé qu'il le ferait en proposant la deuxième lecture. Mais non, il a cessé de parler, a fait signe à l'Orateur et il n'a donné aucun renseignement; puis, le débat s'est continué. Avant l'étude en comité du projet de loi, nous ne savions rien. A la dernière minute le premier ministre se lève, pensant, je suis forcé de le croire, que nous n'aurions pas le temps de digérer ces chiffres. Vous n'avez sans doute pas oublié en effet que l'on avait résolu de bâcler toute l'affaire en une seule nuit. Heureusement, nous avons pu à loisir discuter ces chiffres et les comparer avec les chiffres officiels. Comme il a lui-même introduit dans le débat la question des frais comparés, nous avons bien le droit, je pense, de le suivre sur ce terrain. C'est au reste, n'en doutons pas, le désir du peuple. Je suis heureux de voir attentif le ministre des Finances (M. White). J'espère qu'il suivra l'affaire jusqu'au bout. M'est avis que personne ne saura le museler et que, le moment venu, il parlera. Il n'aura suffi pour le faire parler de l'avoir convaincu d'une erreur grave. Il n'est pas comme les autres, que rien ne peut convaincre. Il n'a pas encore oublié son éducation première et les traditions qu'il chérissait autrefois. Ainsi, le premier ministre commence par affirmer nettement que, pour bâtir deux escadres au Canada, cela coûterait 67 millions. Je donne les chiffres ronds, et je ne trouve pas à redire à ce que l'on mette la livre sterling à $5. Sur de semblables choses, je n'insiste point: car, si les chiffres sont exacts, $5 la livre est tant qu'il faut pour les besoins d'une comparaison. Ensuite, vendredi soir, il a à ceci promptement ajouté, de 65 à 66 millions pour dix années d'entretien au Canada. Le directeur général des Postes (M. Pelletier) n'a pas trouvé ce chiffre assez élevé. Ces messieurs de la province de Québec insistent en effet sur l'énormité de la dépense que l'on va faire. Le ministre des Postes avait un journal naguère. Il va de soi qu'aujourd'hui il n'a plus de relations avec ce journal. Les actions sont dans les mains de l'avocat qui est son associé. Mais le journal dont il a été un temps le propriétaire et qu'il dirigeait a publié ces chiffres dans le but de faire voir que le Canada serait surchargé de dépenses. Quant à cet argent qu'il projette de consacrer à la dépense navale de l'empire, ce sera naturellement la province d'Ontario et l'Ouest qui le paieront.

Afin que la chose résonne énergiquement aux oreilles des Canadiens français, il annonce que cela coûtera seulement 150 millions. Je ne suis pas assez familier avec la langue française pour énoncer cette somme en français, mais je suis sûr que cela sonne beaucoup plus fort même que 133 millions. Pour arriver à 150 millions, ils ajoutent pour dépenses imprévues 17 millions. Ce n'est pas plus que ne le seront pour le ministre de la Milice 3 ou 4 millions quand il fera adopter ces crédits.

Ayant donc porter la somme à 150 millions, ils disent au peuple: Voyez ce que vont faire de vous ces rapaces libéraux. Je me figure le ministre des Postes disant aux habitants de sa province au sortir de la messe le dimanche: Ces gens-là se préparent à dépenser 150 millions pour la marine, tandis que tout ce que nous voulons dépenser, c'est 35 millions.

Mais l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries en est maintenant venu à la conclusion que ce sera $39,000,000—ce sera $43,000,000 ou $44,000,000 avant qu'il ait fini. Pour ma part, j'accepterai les chiffres données par le ministre de la Marine et des Pêcheries: ainsi, discutons la chose, sachant que le ministre de la Marine et des Pêcheries vous demande de voter $39,000,000.

Le ministre des Postes (M. Pelletier) dit que ce n'est qu'une faible somme comparée à une dépense de $150,000,000 pour deux escadres. Voyons si elles coûteront $150,000,000. Le peuple de ce pays veut le savoir et il y a un bon nombre des honorables messieurs de la droite qui voudraient le savoir.

Mon honorable ami prend le coût des deux escadres, en se basant sur les chiffres donnés par l'amirauté dans ce mémoire qui a été tronqué d'un document confidentiel, multiplie ce chiffre par deux et arrive à environ $50,000,000. Il ajoute à cela 33½ p. 100 pour arriver au coût de ces navires s'ils étaient construits au Canada et ensuite il va devant le peuple du Canada et lui dit: Si vous laissez faire ces Grits et s'ils font construire une marine canadienne au Canada, le coût sera simplement énorme. Ces navires vous coûteront $66,000,000 ou $67,000,000 si vous les construisez au Canada. Le ministre des Postes se servira de cet argument parmi les habitants de Québec, qui, croit-il, ont peur de payer les taxes et d'autres honorables députés se rendront chez les cultivateurs de l'Ontario qu'ils croient avoir peur de payer des taxes, mais vous ne les verrez pas aller dans les centres ouvriers, vous ne les verrez pas aller à Maisonneuve où sont situées les usines Angus, vous ne les verrez pas aller dans les districts ouvriers autour de Toronto, et vous ne les verrez pas aller dans aucun autre endroit au Canada et tenir le même langage aux ouvriers, parce que la classe des travailleurs désire que cet argent, quel qu'en soit le montant, que ce soit $35,000,000 ou $66,000,000, soit dépensé au Canada où ils en tireront quelques bénéfices.

Il y a de très remarquables déductions à tirer du tableau que l'honorable premier ministre a déposé devant la Chambre. Je me demandais samedi soir avant d'adresser la parole à la Chambre et pendant que je parlais, comment l'amirauté avait pu nous dire en octobre 1912 qu'un croiseur du type le plus moderne coûterait $11,750,000, et deux mois plus tard nous dire qu'il coûterait $13,056,000. J'étais d'abord assez disposé à critiquer l'amirauté, mais maintenant je crois que l'amirauté n'a jamais fourni ces derniers chiffres. En l'absence de toute preuve supplémentaire contraire, je vais continuer à croire que ces chiffres ne sont pas venus de l'amirauté, mais qu'ils sont venus de quelques constructeurs de navires d'Angleterre, qui veulent avoir le droit de construire ces navires en Angleterre, et faire de gros profits.

Il est possible que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) veuille les faire construire en Angleterre à gros profits. Je ne pouvais comprendre pourquoi plus d'un million de dollars était ajouté à ce montant. Comment ils avaient pu ajouter plus d'un million de dollars au montant en deux mois pour les mêmes navires construits au même endroit, et dans les mêmes conditions, et les renseignements fournis par les mêmes gens, cela dépassait ma comprehension. Mais lorsque vous en venez à analyser quelques renseignements que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne s'apercevait pas qu'il nous donnait, vous avez en partie la clef de la situation. J'ai demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries plus à bonne heure dans ce débat, s'il pouvait nous donner un état détaillé du coût de ces navires et il nous a donné quelque chose que je l'avais compris nous dire venir des officiers techniques de son ministère. Cela nous a été donné vendredi ou lundi de la semaine dernière. Je les ai pris correctement à mesure qu'il les donnait et voici ces chiffres. Ils ont rapport au croiseur de combat de Sa Majesté, le "Lion":

Tonnage, 26,350 tonnes; vitesse, 28 nœuds; armé de 8 canons de 13·5 pouces; seize canons de 4 pouces; coque, £998,281; machines, £498,600; armement, £452,915; accessoires, £118,538; matériel de mer, £34,000; canons de réserve et munitions, £201,223.

Formant un total de £2,293,560, ou en argent canadien $11,146,701. Bien que ce renseignement ne soit pas exact, je suis reconnaissant de l'avoir. C'est le seul renseignement détaillé que ces honorables député nous aient donnés. Je suis obligé de m'en servir et je vais m'en servir du mieux que je pourrai. Vous pourrez être surpris, monsieur le président, que je dise qu'il n'est pas exact. Je m'appuierai sur une autorité qui, je crois est très bonne au point de vue de mes honorables amis de la droite, parce que je suis convaincu qu'ils ne contesteront pas l'autorité de l'annuaire Burgoyne's Navy League.

M. GRAHAM: Un des ligueurs rouges.

M. CARVELL: Oui, je vais prendre un des ligueurs rouges, et je vais vous montrer ce que coûte le "Lion". Vous trouverez ces chiffres à la page 316 de l'annuaire Burgoyne. Cet ouvrage montre l'évolution du

croiseur cuirassé britannique. Elle commence en 1860 avec le "Warrior" et se continue jusqu'au "Lion" en 1910. Le "Lion" est le navire même que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries donne comme la base de ses chiffres détaillés. Je trouve les chiffres suivants pour le "Lion":

Tonnes de déplacement, 26,350; plan du navire, 70,000 ch.-vap.; vitesse prévue, 28 nœuds; plus grande vitesse connue, 34·7 nœuds; longueur en pieds, 660; largeur en pieds, 86·5; tirant d'eau en pieds, 27·5; armement, principal, 8 canons de 13·5 pouces ; armement tertiaire, 16 canons à tir rapide de 4 pouces.

C'est là exactement le même renseignement que celui que nous a communiqué mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais il y a quelque chose qu'il ne nous a pas dit, et c'est ceci:

Tubes torpilles, 2; blindage cuirassé, 9¾ pouces; protection des gros canons, 10; capacité charbon, 3,500 tonnes.

Celui qui a établi ces chiffres a dû les tirer de ce document, ou de quelque autre document de même nature, parce que ces chiffres, à venir jusqu'à ceux du prix de revient, sont exactement les mêmes que ceux de ce document. Mais quand on considère la question du prix de revient nous voyons qu'il y a augmentation dans le memorandum du ministre. Mon honorable ami nous dit que le coût de ce navire est de $11,146,000, alors que Burgoyne dit qu'il s'élève à £2,100,000, soit $10,228,000. Il y a une différence d'un peu plus de un million de dollars entre les chiffres donnés par mon honorable ami et les chiffres authentiques empruntés à Burgoyne. Cela m'a, naturellement, fait demander comment la personne qui a communiqué ces chiffres à mon honorable ami avait pu se tromper de un million de dollars. Etant d'une nature quelque peu curieuse, j'ai cherché à savoir ce qui en était et j'y ai réussi. J'ai découvert qu'ils avaient délibérément ajouté un million de dollars aux chiffres communiqués par l'amirauté, et non pas par les constructeurs, pour la construction de ce navire, pour la bonne raison que l'addition de ce million de dollars aux chiffres officiels grossirait le coût jusqu'au montant communiquer par mon honorable ami. On leur avait demandé d'enfler ces prix. Ils ont dit: Ces chiffres ne sont pas élevés: il faut les majorer; ajoutez-y tout ce que vous pourrez; nous voulons communiquer ces chiffres au pays. Il s'est trouvé quelqu'un doué d'une bonne dose d'ingéniosité pour faire ce travail, et c'est ainsi que le million supplémentaire a été ajouté au prix. Ils ne se sont pas contentés d'en agir ainsi pour les croiseurs cuirassés; ils ont fait la même chose pour les sous-marins. Les sous-marins ne portent qu'un canon de douze, pouvant coûter environ $1,000.

Ils ont ajouté tout ce qu'ils pouvaient au coût des cuirassés d'escadre, des croiseurs non cuirassés et des destroyers. J'ai fait le calcul de tout ce que ces majorations pouvaient représenter. C'est toujours le même vieux jeu. Quand, pour se prêter aux désirs de mon honorable ami le ministre des Postes, ils voulaient que quelque chose pût coûter $150,000,000, ils commençaient tout simplement à $150,000,000, et revenaient ensuite sur leurs pas. Ils disaient: Si une chose ne suffit pas, mettez-en une autre. Ainsi vous avez donc $150,000,000, comme étant le coût de ces deux escadres. C'est la même chose pour les canons. Celui qui a établi ces chiffres pour mon honorable ami—non pas l'amirauté—a fait le coût des navires aussi élevé qu'il a pu, puis il a ajouté un million de dollars pour les canons. Laissez-moi vous démontrer avec quelle ingéniosité ces honorables messieurs de la droite jonglent avec les chiffres. Je vois que pour un cuirassé d'escadre, les chiffres pour les canons de réserve—les chiffres communiqués l'autre soir par le ministre de la Marine et des Pêcheries—représenteraient £201,223. Je vois ensuite que, pour un croiseur non cuirassé, les canons de réserve représentent £14,180. Je multiplie cela par trois, ce qui me donne £42,540. Je passe ensuite aux destroyers. Les pièces de réserve sur ces navires sont du prix de £3,000 pour chacun. Comme il y en a trois, cela fait £18,000. Il n'y a aucun état estimatif de l'armature de réserve des canons des sous-marins, et par conséquent je laisserai cela de côté. Cela fait un total de £261,463, qu'ils ont ajouté, ou simplement jeté par-dessus le tout, afin d'augmenter le coût d'un seule unité. Je multiplie cela par deux, et j'obtiens £523,526 pour deux unités d'escadre. Je multiplie cela par cinq, pour convertir en argent canadien—dans tous ces calculs j'ai multiplié par cinq, et c'est là la seule mesure où ils ne sont pas exacts—et j'obtiens un total de $2,617,630, représentant le coût de ces canons de réserve en Angleterre. Ensuite, ils amènent ces canons au Canada, et ils s'empressent d'ajouter un tiers de ce montant pour les droits, non pas pour le coût supplémentaire de construction, parce que personne ne songe un seul moment que, pour la première unité d'escadre que nous construirions au Canada, nous construirions aussi nos propres canons.

Ce n'est pas là une proposition raisonnable. Je voudrais que ceux d'entre mes honorables amis de la droite qui parlent ainsi eussent l'occasion de visiter un grand établissement moderne destiné à la fabrication des canons, et alors ils me diront s'ils croient que nous pouvons nous aussi nous payer ce luxe. Je le répète, ils ont ajouté 33½ p. 100 pour les droits, ce qui porte le

total du coût de ces canons de réserve au Canada à $3,490,143. D'un seul trait de plume, ils ajoutent ce montant au coût de ces navires au Canada, et ils présentent ensuite tout cela au pays comme preuve du coût énorme de ces canons, et de la faillite à laquelle sera inévitablement acculé le peuple canadien si l'on persiste à vouloir construire une marine ici même, et à équiper nos propres navires.

Il y a aussi autre chose qui pourrait intéresser mon honorable ami. J'en reviens au renseignement communiqué par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et bien qu'il y eut là des inexactitudes, c'est cependant suffisamment exact pour des fins de comparaison. Je considère maintenant les armements, les accessoires et les approvisionnements que je suppose que nous ne pourrions pas obtenir dans les commencements au Canada. Je suppose que le cuirassé d'escadre même sera construit au Canada, absolument ainsi qu'en a décidé le dernier gouvernement. On a demandé des soumissions pour la construction de ce navire au Canada, c'est-à-dire la coque, les machines, les chaudières et tout ce qui est nécessaire pour mettre un navire de guerre en état de tenir la mer, excepté les canons, qui auraient à être fournis par l'amirauté. J'en reviens directement à la première proposition, qui peut être menée à bonne fin au Canada aussi bien qu'en Angleterre.

Mon honorable ami a dit que l'armement d'un croiseur cuirassé du type "Lion", qui est un des tout derniers construits, coûterait £452,915, les accessoires se monteraient à £118,538, le matériel de mer à £24,000, soit un total de £1,190,906. Pour les croiseurs non cuirassés les prix seraient: armement £35,450, accessoires £7,201, matériel de mer £8,000 soit un total de £50,651. Je multiplie ce chiffre par 3 et j'ai un grand total de £152,053 comme armement des trois croiseurs non cuirassés.

J'arrive ensuite aux contre-torpilleurs. Pour l'un d'eux l'armement s'élève à £6,744; les accessoires à £1,756, le matériel de mer à £1,333, soit un total de £9,833 pour un contre-torpilleur. Je multiplie cette somme par 6 ce qui me donne le total de £58,998. En ajoutant toutes ces sommes, je trouve que le total est de £1,401,957 pour l'armement, les accessoires et le matériel de mer d'une escadre. Je multiplie par 2 et j'obtiens £2,803,914 pour deux escadres complètes. En argent canadien, nous obtenons un total de $14,019,570. Ainsi, pour deux escadres, d'après les chiffres fournis par le ministre de la Marine et des Pêcheries, cela coûterait $14,019,570 pour les canons, les accessoires et le matériel de mer en Angleterre. Mais mes honorables amis disent: Si le Gouvernement veut construire au Canada, il devra payer 33⅓ p. 100 de droits; il devra prendre ce montant au budget du service naval et le verser au département des Douanes. Par conséquent, ils ajoutent immédiatement au coût la somme de $4,673,156 pour le droit sur les canons et l'armement général de ces escadres. Puis, j'ai encore quelque chose—et je regrette de dire que pour ce calcul suivant, je suis forcé d'évaluer très largement. J'ai essayé, comme d'autres de mes collègues, d'obtenir quelques renseignements du ministre de la Marine relativement au coût des plaques de blindage nécessaires à ces énormes engins de guerre. Nous ne lui avons pas demandé de donner des détails très précis qui pourraient être considérés comme confidentiels ou comme utiles à l'ennemi. Je présume que le dernier motif est la raison qui l'empêche de donner ce renseignement. Nous avons simplement demandé au Gouvernement de nous fournir des renseignements sur le coût probable d'un blindage de ces gros navires et nous ne pouvons pas l'obtenir. Le Gouvernement nous donne des parties tronquées de documents qu'il a reçus de l'amirauté et il nous dit que nous devrions nous en contenter.

Au sujet du prix des plaques de blindage on peut puiser des renseignements abondants dans les livres. Il y a une différence énorme dans l'épaisseur des blindages pour les différentes classes de navires, les cuirassés variant de 8 pouces à 13 pouces ½ d'épaisseur. Le dernier navire construit par les Etats-Unis aura une cuirasse de 13 pouces ½ d'épaisseur. La cuirasse d'un navire en la classe que nous aurions eu aurait été de 10 pouces ½. Il est assez difficile d'évaluer exactement le prix de cette cuirasse. N'ayant reçu aucun renseignement du Gouvernement, je suis forcé de me former la meillleure idée possible, à même les renseignements que j'ai pu me procurer. Je pourrais vous donner quelque indication du prix de cette cuirasse. Le "Nevada" et l'"Oklahoma" sont, je crois, les plus grands navires construits actuellement pour la marine des Etats-Unis. Le livre dit:

La cuirasse la plus importante est la ceinture cuirassée. Dans les nouveaux navires, la ceinture aura 7 pieds ½ de large et, avec tirant moyen, elle aura 9 pieds au-dessus de la ligne de flottaison et 8 pieds au-dessous. Elle aura l'épaisseur inaccoutumée de 13 pouces ½ qu'elle conservera depuis son bord supérieur jusqu'à quelques pieds de sa partie inférieure où elle commencera à diminuer jusqu'à un minimum de 8 pouces d'épaisseur à la base. Cette ceinture s'étendra sur plus de 400 pieds de long de chaque côté du navire. Elle se terminera bien en avant de la tourelle n° 1 où elle se continuera avec la même épaisseur et la même largeur complètement autour du navire avec sa hauteur complète de 17 pieds ½ jusqu'à un point situé à 30 pieds après la tourelle n° 4. A partir de cet endroit il y aura une inégalité, la hauteur de la ceinture diminuant de 17 pieds ½ à 8 pieds ½ et sur cette hauteur elle sera continuée encore pendant 60 pieds. Des cloisons étanches transversales de la même épais-

M. CARVELL.

seur que la ceinture seront établies en travers du navire.

Le livre continue en donnant les blindages plus petits, tels que ceux qui protègent le mécanisme des gros canons. Ces blindages sont quelquefois épais de 6 pouces, dans quelques autres parties ils n'ont que 4 pouces ½ et dans d'autres, 3 pouces. L'épaisseur dépend de l'exposition de cette partie spéciale du navire.

Mon très honorable ami nous a dit que la coque du "Lion" coûtait £998,281 ou environ $5,000,000. Cette somme comprend le coût de la coque, de la quille, de la membrure, des moises d'acier, des poutres blindées, des barres et des cornières, ainsi que les plaques des chaudières, les ponts cuirassés, tout ce qui comprend la construction du navire, y compris la cuirasse, mais non la machinerie. J'évalue le coût de la cuirasse à £400,000. C'est seulement une évaluation. En la multipliant par 2, on obtient £800,000 ou $4,000,000 comme coût de la cuirasse d'une escadre. Je ne compte pas les croiseurs non protégés, et les sous-marins et les petits navires car la cuirasse est pour eux une quantité négligeable. Mes amis ont ajouté à ces $4,000,000 un tiers pour les droits, soit $1,333,333. Ils ont ajouté, comme je l'ai dit il y a un instant, $4,673,156 pour l'inutile coût de l'armement, c'est-à-dire les droits pour la cuirasse, le matériel de mer et les canons de ces navires. Ils ont aussi ajouté la réserve des canons qui s'élève à $3,490,173. Ces trois chapitres réunis forment la somme étonnante de $9,296,462, jetée délibérément, je pourrais presque dire malicieusement, dans le coût des deux escadres en vue d'épouvanter la population du Canada, et pour lui faire croire que si elle donne son appui au programme infernal de Laurier, le pays sera ruiné.

C'est seulement un exemple de la façon employée par le très honorable premier ministre pour présenter à la Chambre des chiffres qui ont été manipulés et falsifiés, non pas lui-même, mais par les gens qu'il a employés pour faire ce travail. Mon très honorable ami ne dira pas qui a fait la falsification et les manipulations; il veut que le peuple puisse croire que ses chiffres sont exacts en présence de ceux qui ont été donnés plus haut.

Nos adversaires disent que nous ne pouvons pas faire de blindages ni construire de navires au Canada. Se rendent-ils compte de la différence qu'il y a entre la construction de la carcasse d'un navire, les ponts et la coque blindée d'un cuirassé et la construction d'un grand chargeur sur les lacs. La construction est exactement la même. Dans les deux cas, la quille a toute la longueur du navire et la membrure lui est attachée, ensuite les rivets d'acier, les cornières, les tirants et tout le reste se travaille de la même manière. Une usine peut fabriquer le matériel nécessaire à la construction du Château Laurier ou du pont de Québec, peut fabriquer le matériel d'un navire de guerre, j'entends sa charpente. Ce n'est qu'une combinaison des barrots d'acier ordinaire en "I" et des barrotns qui sont assemblés comme dans la construction ordinaire. Vous avez le pont à poser et à riveter les plaques des chaudières qui ont quelques fois un pouce d'épaisseur. Nous avons aujourd'hui au Canada deux chantiers de constructions navales qui, je le dis sans hésiter, pourraient construire ces navires—je ne dirai pas des dreadnoughts pour commencer, mais des croiseurs non cuirassés sans dépenser un dollar de plus pour leur outillage. L'un est Polson Iron Works de Toronto et l'autre est à Collingwood.

Quelques honorables députés diront: Pourquoi n'ont-ils pas soumissionné? Ils ne pourraient pas expédier ces navires jusqu'à l'océan. Mais ils construisent des navires sur les lacs qui sont vraiment aussi gros que des navires de guerre et qui ont un tonnage presque aussi considérable. Quelqu'un dira-t-il que si l'on doit construire un navire de la même grosseur qu'un cuirassé, il faudra une quille ou une membrure différentes ou des barrots en "I" autres que ceux d'un vaisseau de guerre? N'avez-vous pas des vagues aussi fortes sur les Grands lacs que sur l'océan et ces navires ne doivent-ils pas avoir une résistance égale ou supérieure? Sans doute quand on finit un navire de guerre il faut construire le bordé extérieur et le cuirassement et pourvoir aux aménagements intérieurs qui sont extrêmement dispendieux. D'après les chiffres fournis, les canons seulement de deux croiseurs de premier rang coûteraient $14,000,000. C'est la plus forte dépense pour ces navires, la cuirasse et les canons.

M. EDWARDS: L'honorable député dit-il que ces navires pourraient être construits à Collingwood ou à Toronto?

M. CARVELL: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que je croyais que des navires semblables à ceux qui ont été demandés par le Gouvernement précédent, des croiseurs cuirassés, des contre-torpilleurs, sauf la cuirasse et l'armement, pouvaient être construits à Collingwod ou Toronto.

M. EDWARDS: Quel serait le tirant d'eau de ces navires?

M. CARVELL: C'est une question pertinente et je suis très désireux de donner le renseignements. Cela ne demandera qu'un instant pour le savoir.

Quelques DEPUTES: Six heures.

M. CARVELL: Si vous voulez constater qu'il est six heures, monsieur le président,

je donnerai le renseignement à l'honorable député après la suspension.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. CARVELL: Avant la suspension, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) me demandait si je pouvais lui dire quel était le tirant d'eau d'un croiseur non cuirassé du type "Bristol". J'ai déclaré que, d'après moi, il y avait deux chantiers sur les Grands lacs, un à Toronto et un à Collingwood, qui auraient pu construire les navires pour lesquels le Gouvernement avait demandé des soumissions en 1911, mais que la difficulté aurait été de les envoyer à la mer. Depuis la suspension des délibérations, j'ai pu donner ce renseignement à mon honorable ami.

Je trouve dans le "Burgoyne's Navy League Annual", à la page 317, que le tirant d'eau d'un "Bristol" est de 15 pieds ½, sa longueur de 430 pieds et son bau de 47 pieds. Les écluses des canaux du Saint-Laurent n'ont que 14 pieds au radier et leur longueur est de 300 pieds. Par conséquent, bien qu'un croiseur du type "Bristol" pourrait être construit sur les Grands lacs, cela ne servirait à rien car vous ne pourriez pas l'envoyer à l'océan et c'est le seul motif qui a fait que les maisons canadiennes n'ont pas pu soumissionner pour ces navires en 1911.

M. EDWARDS: C'est une assez bonne raison, n'est-ce pas?

M. CARVELL: Oui certainement, mais mon honorable ami voudrait-il me dire quelle était son idée en posant cette question?

M. EDWARDS: Si l'argument de mon honorable ami a de la valeur, il essayait de montrer la possibilité de construire ces navires à Collingwood ou à Toronto.

M. CARVELL: Oui.

M. EDWARDS: Et qu'il n'y avait pas de raison pour qu'ils ne fussent pas construits à cet endroit. Son raisonnement ne vaut absolument rien, car même si ces navires avaient pu être construits à Collingwood ou à Toronto, il n'aurait pas été possible de les amener jusqu'à la mer.

M. CARVELL: Il est évident que mon honorable ami n'a pas suivi mon raisonnement. Ma prétention était que nous pouvions construire ces navires au Canada. Il n'y a guère de différence entre construire un dreadnought et construire un navire de moindres dimensions. A l'heure présente, nous construisons au Canada des navires presque aussi grands qu'un dreadnought. Il y a peut-être quelque différence dans le plan, mais on me dit qu'un navire construit pour le transport des marchandises ressemble assez à un dreadnought, dans sa structure générale. Tout se résume à une question de temps. Quand les plans sont dressés, les ouvriers se mettent à l'œuvre. Ma seule prétention était que nous avons au Canada des chantiers maritimes en état de construire des navires comme ceux que le Gouvernement demandait il y a quelques années, mais, naturellement ils n'auraient pas pu être construits à ces endroits, parce qu'il n'aurait pas été possible de les amener jusqu'à la mer.

M. EDWARDS: L'honorable député n'a-t-il pas cherché à faire croire à la Chambre que si la proposition de son chef était acceptée, ces navires pourraient être construits à Collingwood ou à Toronto?

M. CARVELL: Certainement que non.

M. EDWARDS: Vous le niez à présent, mais vous le prétendiez il y a un instant.

M. CARVELL: Pas du tout; et si c'est ce que l'honorable député a compris de mes remarques, il m'a mal compris ou je me suis mal exprimé. Si les canaux du Saint-Laurent étaient creusés et élargis, comme j'espère qu'ils le seront, on pourrait construire sur les Grands lacs des navires d'un tirant de 35 pieds et, par conséquent, des navires de guere comme ceux dont il est question.

M. CURRIE: L'honorable député sait-il qu'il existe un traité connu sous le nom de Rush-Bagot, entre les Etats-Unis et le Canada, qui interdit la construction des navires de guerre sur les Grands lacs?

M. CARVELL: Je ne me rappelle pas les termes exacts du traité, mais je sais qu'il en existe un à cet effet. Je n'ai jamais prétendu que ces navires pourraient être construits sur les Grands lacs. Je discutais simplement la question de la construction. Pour appuyer la prétention que nous pouvons construire des navires de fort tonnage au Canada, j'en appellerai au témoignage de l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) dont mon honorable ami ne récusera pas la compétence. L'honorable député de Simcoe-nord a prononcé un discours sur cette question, il y a trois ans.

Je recommande tout spécialement ses remarques à l'attention de mon honorable ami, parce qu'il n'est pas partisan d'un petit Canada. C'est un homme aux très larges idées. Il est plein d'enthousiasme et, si on lui enlevait son bâillon, je suis certain qu'il n'hésiterait pas à se proclamer un champion du Canada avant tout. Voici ce qu'il disait:

Je me suis toujours efforcé d'étudier toutes les questions à un point de vue national et canadien et je ne voudrais pas m'exposer

au reproche d'être un partisan outré des intérêts locaux; cependant on me permettra de dire que dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter nous avons des chantiers maritimes dans lesquels on a construit des navires de plus de 500 pieds de longueur, ce qui est à peu près la longueur d'un dreadnought. Un de ces navires a été mis en chantier le 26 juin dernier et a été lancé le 1er novembre; la longueur était de 375 pieds; la puissance, de 7,000 chevaux—vapeur; la vitesse 22 nœuds; tout le gréement était complet. Si le gouvernement canadien demandait à ces constructeurs de leur livrer 4 croiseurs rapides de 252 pieds de long, d'une vitesse de 26 nœuds, et dont le tirant leur permettrait de franchir les canaux, je suis convaincu que ce serait un jeu pour eux de se procurer les matériaux nécessaires et de livrer ces quatre navires vers le 1er octobre. La cale dans laquelle se font ces travaux mesure 550 pieds de longueur et pourrait contenir un dreadnought.

Quelle meilleure preuve pourrait-on exiger pour démontrer que le Canada est capable de construire des navires?

M. CURRIE: Si mon honorable ami avait lu quelques paragraphes plus haut, il aurait aperçu une citation empruntée à un document officiel présenté aux autorités impériales par Brown, Cartier, Macdonald et Galt, quand ils sont allés en Angleterre pour conclure des arrangements au sujet de la défense du Canada, lors de la confédération:

Nous exprimons le désir du peuple canadien de perpétuer l'heureux état de choses existant, concernant les relations de cette colonie avec la Grande Bretagne et sa volonté de contribuer, dans la mesure de ses forces, à la défense de l'empire en hommes et en argent.

Voici un des engagements de la confédération que les libéraux d'aujourd'hui répudient.

M. CARVELL: L'honorable député prétend-il que nous refusons de contribuer à la défense de l'empire en hommes et en argent?

M. CURRIE: Les commissaires canadiens firent savoir au gouvernement anglais que le Canada serait toujours disposé à contribuer à la défense, non seulement de son territoire, mais de l'empire, dans la pleine mesure de ses forces, en hommes et en argent.

M. CARVELL: Voilà la vraie doctrine; ceux qui l'ont proclamée étaient de grands Canadiens.

M. CURRIE: Plus grands que vous.

M. CARVELL: Ce n'était pas des Canadiens comme les ministériels d'aujourd'hui; ils étaient prêts à verser leur sang pour la défense de l'empire, si c'était nécessaire; ils ne se contentaient pas d'offrir des bâtiments vides. Il y a trois ou quatre ans, mon honorable ami était un vrai Canadien, mais je crois qu'il a dégénéré depuis et j'ai peut-être été trop pressé de lui faire des éloges, il y a un instant.

M. CURRIE: Puisque l'honorable député connaît ces engagements pris lors de la confédération, comment peut-il s'opposer au crédit demandé par le Gouvernement?

M. CARVELL: M'opposer au crédit demandé par le Gouvernement! Avez-vous jamais entendu, monsieur le président, une imputation plus absurde? Je n'ai jamais demandé à un collègue de se retracter, et si je ne craignais pas de créer un précédent, je demanderais certainement à mon honorable ami de retirer une affirmation comme celle-là.

Un DEPUTE: Comment la qualifiez-vous?

M. CARVELL: Cela donne à réfléchir à mon honorable ami et j'en suis bien aise. Le parti ministériel ne peut rien dire, mais il ne lui est pas défendu de penser.

M. EDWARDS: Est-ce que presque tous les navires dont le Gouvernement canadien a eu besoin n'ont pas été construits en Angleterre.

M. CARVELL: Je ne pourrais pas en dire la proportion exacte.

M. EDWARDS: Elle est d'environ des trois quarts.

M. CARVELL: Je n'en sais rien. Elle est peut-être de la moitié, mais je ne chicanerai pas mon honorable ami sur ce point.

M. EDWARDS: Pourquoi le gouvernement libéral n'a-t-il pas fait construire ces navires au Canada?

M. CARVELL: Je me rappelle qu'il y a deux ou trois ans, l'honorable député de Simcoe a consacré plusieurs heures à reprocher au Gouvernement de ne pas avoir fait construire au Canada certains navires qui, selon lui, auraient pu être construits aussi bien ici qu'en Angleterre. Je manque de renseignements précis sur cette question, mais je sais parfaitement que sur le littoral de l'Atlantique nous manquons de chantiers pour construire des navires de grandes dimensions. Depuis des années la population des provinces maritimes réclame l'encouragement de la construction maritime, une industrie dans laquelle les Canadiens ont excellé au commencement du dernier siècle. Tout le long du littoral des provinces maritimes on rencontre des chantiers abandonnés. Autrefois, ces localités étaient des centres industriels très animés. Les navires en fer et, plus tard, les navires en acier supplantèrent les navires en bois et nos chantiers furent désertés.

Nous voulons faire revivre cette industrie au Canada.

Si le Gouvernement faisait construire sa marine de guerre dans le pays, cela donnerait un puissant essor à la construction des navires marchands. Quand nous aurons des chantiers, les commandes ne feront pas défaut. C'est une des principales raisons pour lesquelles je suis en faveur de la construction d'une marine canadienne.

M. EDWARDS: Pourquoi alors, le Gouvernement libéral a-t-il adopté des plans d'après lesquels il n'était pas possible de construire ces navires au Canada?

M. CARVELL: Je suppose que c'est parce que nous voulions avoir des navires dont le tirant dépassait 14 pieds.

M. LEMIEUX: La chambre de commerce de Saint-Jean (N.-B.), n'a-t-elle pas adopté résolution sur résolution en faveur de l'installation de chantiers maritimes, en vue de la construction au Canada des navires de guerre dont nous pourrions avoir besoin?

M. CARVELL: Je n'en sais rien. La chambre de commerce de Saint-Jean adopte beaucoup de résolutions. Depuis dix ans, la population de cette ville ne parle que de cela. A Halifax, à Sydney, à Québec et à Montréal, on demande la même chose. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député de la droite qui ne voudrait pas avoir un grand chantier maritime dans sa province.

Il y a deux ou trois jours, l'honorable député de Frontenac m'a reproché d'avoir sollicité l'installation d'un chantier maritime dans mon comté. J'habite à des centaines de milles de la mer. Nous avons chez nous un petit étang qui est peut-être assez profond pour tenir un dreadnought à flot, mais quand il s'agirait de le sortir de là, nous aurions à surmonter les mêmes difficultés que l'honorable député de Frontenac, s'il voulait sortir des dreadnoughts des Grands lacs. Si je désire encourager la construction maritime, c'est dans l'intérêt de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de tout le Canada. Si nous entreprenions de construire des navires de guerre, cela amènerait infailliblement la création de nombreuses industries.

Cet après-midi, j'ai donné une description passablement détaillée de la construction de la membrure et de la coque d'un navire, et l'honorable député de Frontenac pense-t-il que les ouvriers canadiens sont incapables de construire les chaudières d'un dreadnought?

Je ne crois pas me tromper en disant qu'au moins cinquante maisons canadiennes seront prêtes à entreprendre cet ouvrage.

M. BURNHAM: J'en doute.

M. CARVELL.

M. CARVELL: Comment; mais qu'on se rende donc chez le plus petit entrepreneur en plomberie de la campagne et l'on constatera qu'on y construit des chaudières. Une chaudière n'est ni plus ni moins que deux plaques réunies par des tubes. Elles sont toutes à peu près semblables, et si elles diffèrent les unes des autres, c'est par la multiplicité de leurs feux. Dans le cas d'un bateau à vapeur ordinaire, on en compterait peut-être un ou deux, alors que dans celui d'un dreadnought il y en aurait quinze ou vingt.

Quant aux machines, leur construction exige probablement un travail un peu plus scientifique que lorsqu'il s'agit de fabriquer une simple chaudière. Si l'on s'adresse à Léonard et fils et si on leur fournit les plans et devis, ou si l'on agit ainsi à l'adresse d'autres maisons canadiennes, je suis certain que ces gens-là pourront construire une chaudière de bateau.

M. STANFIELD: Non.

M. CARVELL: Il me faudrait l'opinion d'un homme qui ait plus de poids que je n'en attribue à celle de mon honorable ami, avant de croire cela. Je ne veux pas parler de façon à offenser mon honorable ami. Léonard et fils, ou une demi-douzaine d'autres maisons canadiennes, si on leur fournit les plans, devis, dessins et données nécessaires, pourraient construire une chaudière. Mais il va s'en dire qu'on doit leur commander l'exécution d'un travail de cette nature.

M. EDWARDS: Pourquoi les amis de l'honorable député n'ont-ils pas commandé à ces maisons des fournitures pour les navires de l'Etat?

M. CARVELL: Oui, pourquoi l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne les encourage-t-il pas? Il fait signe que non. Roper affirme que ces navires seront démodés avant même qu'on en ait fini la construction.

M. BURNHAM: Dans ce cas, que reste-t-il à faire?

M. CARVELL: Accorder à quelques-unes de ces maisons l'entreprise de ces travaux.

M. BURNHAM: Il nous faudrait imposer un droit sur ces entreprises.

M. CARVELL: Mon honorable ami a enfourché encore une fois son dada du tarif.

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. CARVELL: Prétend-on me dire que le Gouvernement canadien est forcé d'imposer un droit sur les chaudières qui doivent servir à la construction de ses propres navires? Cela est-il rationnel?

Mes honorables amis ne font que s'illusionner tout le temps. Il y a cinq ans, ils nous auraient dit que le Canada ne pourrait jamais construire d'automobiles; il y a

vingt ans, ils auraient soutenu qu'on ne pourrait construire ici de locomotives à traction ni de charrue mécanique. Il en aurait été de même de centaines d'autres choses que nous fabriquons aujourd'hui au Canada. Si l'on accorde à la population du Canada l'avantage de construire des navires de guerre, on crée la demande dans la fabrication des chaudières, machines et autres produits industriels et l'on constatera qu'on peut les fabriquer au Canada. Nos adversaires disent qu'il est impossible de construire des navires de guerre au Canada; voilà ce qu'ils affirment malgré que les plus fortes compagnies de constructions navales d'Angleterre aient soumissionné pour construire tous ces navires, à l'exception des dreadnoughts, au Caada et pour fabriquer tous les matériaux nécessaires en notre pays, les plaques de blindage et les canons exceptés. Qu'on prenne un croiseur protégé du type "Bristol". J'ai établi que son déplacement est de 4,820 tonneaux.

L'honorable représentant de Simcoe-nord (M. Currie) dit que l'on a construit dans son propre comté des vaisseaux qui mesuraient une longueur de 500 pieds et dont le déplacement dépassait 4,000 tonnes. Ce croiseur du type "Bristol" ne mesure que 430 pieds de longueur et que 47 pieds de largeur. Si son tirant était d'un pied et quart moins fort, on pourrait le faire passer par les canaux du Saint-Laurent.

Je vais m'occuper, maintenant, des deux types les plus nouveaux de contre-torpilleurs. Voici l'"Acorn", classe de 1910; son déplacement d'eau n'est que de 780 tonneaux, ses machines développent 27 chevaux; sa vitesse ordinaire est de 27 nœuds; sa vitesse réelle, de 34 à 35 nœuds; il ne mesure que 240 pieds de longueur; sa largeur est de 25 pieds ¼; son tirant d'eau est de 7 pieds 9. Voilà un navire qu'on aurait pu construire sur les chantiers Polson ou sur ceux de Collingwood: cependant, on vient nous dire que nous ne pourrons construire de navires avant vingt-cinq ans.

On peut soutenir que la construction des navires a fait des progrès sensibles depuis ce temps-là—Parfait; prenons l'"Acusta", du type de 1912: déplacement, 920 tonneaux; puissance, 24,000 chevaux-vapeur; vitesse prévue, 32 nœuds; longueur, 266 pieds; largeur du bau, 27 pieds; tirant, 10 pieds ½. C'est le dernier mot du perfectionnement en fait de contre-torpilleurs dans la marine de guerre britannique aujourd'hui; pourtant, on nous dit qu'il nous est impossible de construire un contre-torpilleur en Canada. Eh! quoi, mais on pourrait construire cette unité insignifiante dans une douzaine d'endroits au Canada!

Je déclarais en cette enceinte, il y a environ deux semaines, que je savais personnellement qu'il existait un traité entre Cammell, Laird et Cie dont la soumission était la moins élevée, pour la construction de ces navires, en 1911, et Norton, Griffith et Cie à qui fut adjugée la construction d'une cale-sèche, en 1911. Lorsque ces maisons reçurent leurs entreprises respectives, elles déclarèrent que, si l'on consacrait un autre montant de $1,000,000 à la construction de cette cale-sèche, elles pourraient construire un navire du type Bristol.

Si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries avait accordé ces entreprises, les intéressés auraient établi à Saint-Jean des chantiers sur lesquels se poursuivrait aujourd'hui la construction de ces navires. Que représenterait pour Saint-Jean (N.-B.), Montréal et Vancouver la réalisation de ce projet de la création d'une marine de guerre canadienne? Que fait donc le Gouvernement pour promouvoir l'industrie au Canada? La partie la plus convenable de toute cette proposition se retrouve dans ce projet futile, parce qu'il est basé sur la mesquinerie, que les ministres nous ont rapporté d'Angleterre. On dit: Nous construirons quelques bateaux-citernes au Canada et le gouvernement anglais acquittera la moitié du coût additionnel de cet ouvrage. Ces petits navires ne coûteront pas $200,000 l'unité, mais, d'après ce que dit mon honorable ami, 33⅓ p. 100 de plus qu'en Angleterre. Ce n'est pas ce que je crois. Ce serait pour nous agir en hommes que d'acquitter le coût entier de ces entreprises, de construire ces navires au Canada, d'en faire la manœuvre dans les eaux de notre pays, enfin, d'en être propriétaires nous-mêmes. Si les compagnies de constructions maritimes ont besoin d'encouragement pour construire ces navires, accordons-leur une subvention suffisante.

Je n'ai pas eu le temps de lire la correspondance de l'amirauté quant aux conditions auxquelles elle accorderait au Gouvernement le droit de construire ces bateaux-citernes. Si nous concluons une convention satisfaisante, si nous pouvons trouver des constructeurs de navires qui nous donnent satisfaction et qui poursuivent leur ouvrage avec le zèle voulu, l'amirauté dit au Gouvernement: Vous recevrez peut-être des commandes; cependant, elle ne veut rien garantir.

Je ne puis approuver pareille doctrine; libre aux honorables membres de la droite de l'approuver. Pourquoi ne disent-ils pas carrément: S'il existe une urgence, nous donnerons ce montant de $35,000,000 à l'amirauté britannique qui l'appliquera comme bon lui semblera? Toutefois, au lieu d'agir de cette façon, ils n'envisagent cette question qu'avec crainte et tremblement et en demandant: S'il vous plaît, voulez-vous nous permettre de construire des dreadnoughts pour vous; c'est tout ce que nous pouvons faire. Nous allons les construire pour vous et nous les reprendrons lorsqu'ils seront démodés et inutiles; nous devons tenir compte du Canada; il ne consentirait pas à fournir ce

montant supplémentaire; ils ce comptent par millions ceux qui demandent qu'on établisse des chantiers de construction maritime au Canada; en conséquence, l'amirauté va nous permettre de construire quelques bateaux citernes, si nous pouvons exécuter ce travail assez rapidement.

Le Gouvernement ajoute: Nous devons avoir quelque chose de mieux que cela; nous devons avoir notre mot à dire dans l'administration de l'empire britannique. L'amirauté répond: Très bien, nous vous accorderons une place au comité de la défense impériale; il est vrai que j'ai accordé cette faveur à sir Frederick Borden et à M. le juge Brodeur il y a quelques années, tout comme j'en ai agi à l'endroit de toutes les autres colonies britanniques du globe; mais nous fournirons au Canada l'avantage de prendre part un peu plus fréquemment aux délibérations de ce comité; nous rencontrerons les désirs du Canada en permettant à ses représentants d'assister aux séances de ce comité durant six mois de l'année et de constater ce qui s'y passe.

Voici ce qu'on a fait miroiter devant les yeux du peuple du Canada dans le but de le contenter. Mais il nous faut mieux que cela. Je m'explique pourquoi mes amis de la droite sont restés muets depuis ces dix derniers jours. Je doute qu'il se trouve un seul membre de la droite qui ose se lever pour défendre une pareille attitude et pour proclamer que celle-ci est digne d'un Canadien et d'un homme de cœur.

Cela m'amène à une autre division de l'industrie de la construction des navires. J'ai dit, je crois, que nous pouvons construire au Canada la charpente d'un dreadnought, ainsi que les chaudières et machines nécessaires. Je sais que nous pouvons fournir toute l'installation électrique. Cette dernière joue un rôle important dans la construction d'un navire de guerre et la compagnie générale d'électricité du Canada ainsi que la compagnie Westinghouse peuvent fournir la meilleure installation électrique qui se puisse trouver.

Il est vrai que ces machines sont soumises à un droit énorme et qu'il nous faut payer le droit; cependant, nous pouvons nous procurer ces articles. Lorsque je fais allusions aux machines qui sont nécessaires à l'installation de l'électricité, je parle avec connaissance de cause, puisque j'ai dû acheter de ces instruments. Je ne possède pas de renseignements sur le coût proportionnel de l'installation de l'électricité à bord d'un navire de guerre, mais je sais qu'il est considérable. Il faut encore tenir compte du coût d'une certaine quantité d'ouvrages de menuiserie dont on a besoin lorsque l'on construit un dreadnought; il y a encore les rivets, les pièces en fer et cent et un articles que l'on emploie alors mais que le Canada produit surabondamment.

J'aimerais maintenant à discuter ce point: Pouvons-nous fabriquer les plaques de blindage au Canada? Je suis prêt à admettre

M. CARVELL.

qu'on peut débattre cette question. Je n'ai jamais vu fondre de plaques de blindage et je ne parle ici que d'après la connaissance que j'ai acquise par l'étude qui repose sur le sens commun et sur les renseignements que j'ai pu me procurer un peu partout, au cours de mes lectures ou de mes conversations. J'ai ici des calculs qui indiquent les dimensions d'une pièce de revêtement d'un navire de guerre.

On m'informe qu'on a l'habitude de poser ces plaques en rangées disposées dans le sens de la ligne horizontale. Les Etats-Unis ont innové sous ce rapport; ils disposent ces plaques dans le sens de la verticale. La longueur d'une plaque de blindage est de 17 pieds ½. Les Etats-Unis, tel que je viens de le dire, utilisent des plaques de blindage dont l'épaisseur, aux endroits les plus résistants, est de 13 pouces ½; c'est la cuirasse la plus forte qui existe dans ce cas. Je n'ai pu me procurer d'état indiquant la largeur exacte, car je trouve une description d'une plaque de blindage où l'on parle de deux rangées de plaques soudées ensemble. Cela indiquerait deux rangées qui entourreraient le navire horizontalement et la profondeur complète du platbord au-dessous de la ligne de flottaison serait de 17 pieds ½. Cela représenterait 8 pieds ¾ pour la largeur extérieure d'une rangée de plaques. Donc, dans le cas des plus grands navires de guerre du monde, la limite extérieure d'une plaque de blindage serait de 17 pieds ½ en longueur, de 8¾ en largeur et de 13 pouces en épaisseur. On dit que c'est presque une pièce de métal, et s'il en est ainsi, je me demande si quelqu'un des honorables membres de la droite a jamais visité de hauts-fourneaux et s'il a jamais vu fondre un rail d'acier. Si quelqu'un d'entre eux avait visité un établissement de cette nature, il lui serait impossible de parler avec ce manque de sens pratique qui marque les paroles des membres de la droite au sujet de cette question. La préparation et la fonte d'un rail d'acier sont l'A B C même de la fabrication de l'acier, car elle représente le premier ouvrage qu'exécute un ouvrier en aciérie; il fait ensuite des tiges, travail qui réclame un peu plus d'aptitude. J'ai surveillé attentivement la fabrication d'un rail d'acier depuis le déchargement de l'acier en gueuse au quai jusqu'à l'achèvement du travail à l'usine.

Je n'ai pas besoin de décrire la fonte—cela est vieux de quatre mille ans. Après que l'acier a été convenablement travaillé pour en éliminer le soufre et toutes les autres impuretés il prend la forme d'un saumon. Les saumons que j'ai vus avaient de 7 à 8 pieds de longueur et s'amincissaient de 15 pouces à la base jusqu'à 10 pouces au sommet. Ils étaient retirés rougis au feu de la fournaise et mis dans les

laminoirs. Cinq minutes après ils en ressortaient sous la forme de huit rails d'acier. Si vous aviez un saumon huit ou dix fois plus gros—et ce n'est pas excessivement difficile—tout ce qu'il vous faut c'est le mécanisme nécessaire pour le laminer en plaques de blindage. Qu'on ne me dise pas que nous ne pouvons pas faire de plaques de blindage au Canada! Nous pouvons les faire tout aussi facilement que nous pouvons faire des rails dans le Dominion; nous avons un outillage qui pourrait produire des plaques de blindage. Vous pouvez faire de l'acier à Sydney à aussi bas prix qu'en n'importe quel autre endroit dans le monde entier, à moins qu'il n'y ait quelque chose qui cloche dans l'administration, et je ne crois pas que l'administration laisse à désirer. Et nous avons le nickel pour mêler à l'acier. Tout ce qui vous manque, ce sont les machines et vous pourriez faire des plaques de blindage aussi bonnes que celles que l'on peut faire ailleurs. Il sied mal au grand parti conservateur du Canada, de proclamer au monde entier que notre population n'a ni le sens des affaires, ni l'habileté nécessaire pour laminer une plaque d'acier. Pour donner au peuple du Canada l'occasion de faire ces choses, vous n'avez qu'à créer un marché. Et d'après ce que je sais de l'industrie de l'acier au Canada, si le Gouvernement canadien entreprenait la construction de dreadnoughts en Canada, et s'il insistait pour que les plaques de blindage fussent fabriquées en Canada, même si cela coûtait plus cher, vous développeriez une industrie qui vendrait des plaques de blindage à l'univers entier—sauf, naturellement aux pays qui en défendraient l'entrée au moyen d'un tarif protecteur.

Les honorables députés de la droite devraient aller passer une semaine à Sydney. Cela leur ferait du bien. Vous trouverez là les fonctionnaires les plus polis et les plus courtois que vous ayez jamais vus; ils vous indiqueront chaque phase des procédés de fabrication de l'acier et vous verrez jusqu'à quel point cela est simple. Vous vous rendrez compte de ce fait qu'en y ajoutant une quantité raisonnable d'outillage, il serait possible d'y fabriquer des plaques de blindage. Nul doute que les honorables députés ont entendu dire qu'il y a quarante ans, ou à peu près, la Dominion Iron and Steel Company s'est procuré des machines pour laminer les plaques de chaudières ordinaires, mais ne les a pas installés. Pourquoi? Parce qu'il n'y a pas de demandes pour la production. Mais construisez vos navires en Canada et vous aurez bientôt une demande pour votre production. Vous verrez alors ces machines sortir de la remise où la rouille les ronge et vous les verrez installer. Et pourquoi les plaques de chaudières ne pourraient-elles pas, une fois faites, être utilisées pour construire un navire? J'ai vu à Newcastle une pièce de plaque de chaudière de 10 pieds de longueur, d'environ 8 pieds de largeur et de 1 pouce d'épaisseur et tous les trous de boulons de cette plaque ont été forés en moins d'une minute. La machine est manipulée comme les registres d'un orgue et lorsqu'elle retombe elle fore deux trous ou vingt trous selon l'impulsion donnée par l'ouvrier.

Un DEPUTE: Est-ce que cela saborderait le Gouvernement?

M. CARVELL: Je ne veux pas saborder le Gouvernement actuel. Je veux seulement qu'il fasse acte de courage. Et bon nombre de ses partisans sont convaincus qu'ils ne font pas acte de virilité dans le cas actuel. Le fait que le ministre général des Postes les a conduits par le bout du nez ne fait pas précisément honneur aux honorables membres de la droite. Fiez-vous à lui. Il a eu bien soin de voir à ce que le Gouvernement n'adopte pas pour programme de mettre des hommes du Canada à bord d'un navire de guerre.

Lorsqu'il s'agit de donner de l'argent cela est différent. L'Ontario et l'Ouest paieront cela, dit l'honorable ministre. Il sait ce qu'il fait.

M. PELLETIER: Quelle blague!

M. CARVELL: Une blague? Pourquoi l'honorable ministre est-il allé en Angleterre? Quel a été son argument sur les tréteaux durant la dernière élection? Quelle déclaration a-t-il faite à l'assemblée de Saint-Eustache? Il a déclaré qu'ils s'opposeraient au programme Laurier parce que cela amènerait la conscription. Lorsque nous avons défié l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) en cette Chambre lors du débat qui a suivi l'élection de Drummond-et-Arthabaska, il a admis qu'il avait parlé de la conscription à toutes les assemblées qu'il avait tenues dans la province de Québec, et lorsque nous lui avons demandé s'il y croyait, il a dit que c'était le seul résultat logique, que si vous aviez une marine, il vous faudrait avoir les hommes et que si vous ne pouviez avoir les hommes, il vous faut avoir la conscription. Voilà l'espèce de doctrine que mon honorable ami a prêchée partout dans Québec, ce sont des sornettes de ce genre qu'il a apportées en cette Chambre et ce sont là les sornettes qu'il débitait lorsqu'il est allé en Angleterre et ce sont de pareilles niaiseries qui ont induit le Gouvernement actuel à adopter un programme niant au Canada le droit de défendre ses propres rives, ses propres foyers, ses propriétés, comme le font aujourd'hui toutes les nations qui se respectent dans le monde entier.

Pour en arriver ensuite à l'armement, vous me demandez si l'on peut construire

au Canada des canons de 16, 14, 13½ et 12 pouces. J'ai vu tous les procédés de fabrication d'un canon de 13½, à partir du moment où le métal en fusion sort du fourneau, une pièce incandescente d'environ 8 pieds carrés, jusqu'à ce qu'il devienne un article fini, laminé, mis en forme et foré, et je vous dis que nous pouvons fabriquer des canons au Canada. La fabrication d'un canon ne requiert pas de machine plus compliquée que celles que nous avons maintenant en Canada.

Mais je ne crois pas que cela serait profitable. Je crois qu'il serait peu sage d'essayer de fabriquer des canons en Canada. Puis il y a la tourelle, et je crois que la construction de la tourelle est plus coûteuse que celle du canon même. Elle comprend le mécanisme pour élever et abaisser le canon et le rempart derrière lequel les hommes se trouvent abrités lorsqu'on manœuvre le canon. Nous pouvons faire toutes ces choses en Canada, mais je ne crois pas que nous puissions le faire avec profit. En conséquence, je ne conseillerais pas de fabriquer des canons en Canada. Je suis forcé d'en venir à la conclusion que si vous entrepreniez de construire un dreadnought au Canada, vous pourriez le construire, à l'exception des canons, presque entièrement avec les machines que nous avons déjà en Canada, et le construire assez économiquement. Je comprends qu'avec certains contrats pour la construction de ces navires, vous paierez plus que vous ne paieriez si vous donniez l'entreprise en Angleterre, car il vous faut ajouter quelque chose au coût de l'outillage et du coût des dépenses indirectes. Quelle proportion ajouteriez-vous pour les dépenses indirectes? La proportion ne saurait être très sérieuse, car nous avons certains renseignements sur ce point. Prenons le type de croiseur "Bristol" comme exemple concret. Le gouvernement canadien aurait pu faire construire en Canada un navire de ce type moyennant $1,950,000 à l'exception de l'armement et des approvisionnements qui auraient coûté $250,000 de plus. J'additionne ces deux montants et j'arrive à $2,200,000 comme étant le coût d'un croiseur Bristol construit au Canada. En 1909, l'amirauté a déclaré qu'un croiseur britannique pouvait être construit dans la Grande-Bretagne pour $1,750,000, et d'après la preuve entendue devant la conférence impériale en 1909, et d'après la preuve recueillie par mon très honorable ami l'autre jour, pour $1,804,000 dans la Grande-Bretagne et qu'il aurait pu être construit au Canada pour $2,200,000.

En d'autres termes, en ajoutant $400,000 au prix britannique, soit une augmentation d'environ 22½ p. 100, vous auriez pu faire construire les croiseurs Bristol au Canada. Ce prix comprenait un montant très considérable pour les dépenses indirectes, pour la construction de l'outillage, car nul manufacturier ne construira une usine pour la construction de ces navires sans exiger quelque chose pour les dépenses indirectes. Il n'est pas improbable que ces soumissionnaires ont exigé le coût complet de l'outillage comme dépenses indirectes. Cependant, mes honorables amis de la droite croient que cela est ruineux, que le pays ne peut se payer cette dépense. Loin de nous cette pensée! Elle est au-dessous de la considération de grands Canadiens. Elle est tout simplement digne des hommes qui n'ont pas une notion convenable de la dignité et de l'importance de notre pays, qui ne comprennent pas les grandes questions constitutionnelles qui sont impliquées dans cette question, qui n'ont pas lu l'histoire, qui n'ont pas tenu compte de l'expérience de l'Australie, qui n'ont pas examiné ce qu'ont fait les autres peuples de l'univers, qui n'ont pas appliqué les rudiments de la manière de procéder en matière d'affaires pour en arriver à une conclusion de ce genre, mais qui ont été effarouchés par le ministre des Postes et ses amis nationalistes de Québec qui leur disent: Vous ne ferez rien.

Vous me demanderez peut-être mon opinion sur le coût de deux unités navales en Canada. Je n'en sais rien. Je n'en ai jamais construit et personne autre non plus. Je ne saurais vous donner des calculs mathématiquement exacts, mais je crois pouvoir prouver à la satisfaction de tout homme qui veut être logique, qui veut étudier raisonnablement cette question, que ces honorable députés dans leurs chiffres, avec les canons seuls et les plaques de blindage, ont inutilement ajouté au coût de ces unités complètes à peu près $10,000,000. Cela réduit le coût à $56,000,000. Puis mes honorables amis disent qu'il en coûterait 33⅓ p. 100 de plus de les construire au Canada que dans la Grande-Bretagne.

Je ne le crois pas. J'ai prouvé, sur la base des soumissions que l'ancien Gouvernement a reçues pour la construction de ces navires de guerre, y compris les dépenses indirectes et la construction de l'outillage, que nous ferions construire ces navires moyennant une augmentation de 22½ p. 100. Mon honorable ami ajoute arbitrairement 33⅓ p. 100. Vous enlevez là d'un trait de plume 10 ou 11 p. 100 du coût de ces navires, ce qui s'élèverait à $4,000,000 ou $5,000,000.

M. DEVLIN: Et ils ajoutent aussi les droits?

M. CARVELL: Mes honorables amis savent que l'acier laminé ordinaire, sous forme de barres, cornières et autres choses de ce genre qui entrent dans la construction d'un dreadnoughts, et rien autre chose, n'entre dans un dreadnought que ces matériaux très élémentaires de construction en acier—lorsqu'il n'est pas ouvré dans une

grande mesure, lorsqu'il n'est que laminé, n'est assujetti qu'à un droit de 10 p. 100. Si cet acier était foré ou fabriqué de quelque manière autre que laminé, les droits seraient beaucoup plus élevés. Cependant, vous n'êtes pas obligés d'importer l'acier qui entre dans la construction d'un croiseur, dans une condition autre que l'état brut, parce que vous ne sauriez pas ou mettre les rivets.

M. BURNHAM: Ne pourriez-vous pas vous procurer l'acier en Canada?

M. CARVELL: Les manufacturiers canadiens vous feront virtuellement payer quand même les 10 p. 100 de droits. Nul homme au Canada qui bénéficie de la protection n'en fait bénéficier le consommateur. Je puis acheter de l'acier à Pittsburg et l'apporter au Canada à meilleur marché que je ne saurais l'acheter dans cette dernière ville.

Le représentant de Guysborough (M. Sinclair), qui a de grands intérêts dans les aciéries, me dit qu'il a constaté la même chose. Je prétends que, si le Gouvernement construit ces navires au Canada, il devrait faire remise du droit. Par conséquent, je ne crois pas qu'on puisse ajouter plus de 15 à 20 p. 100 au prix de revient de ces vaisseaux, afin de les faire construire au Canada.

M. BOYCE: L'honorable député croit-il qu'il est raisonnable de conseiller au Gouvernement d'ajouter 15 à 20 p. 100 au prix de revient afin de faire construire les navires au Canada?

M. CARVELL: Assurément, sauf l'armement.

M. BOYCE: Mon honorable ami sait-il qu'en 1909 et en 1910 le Gouvernement qu'il appuyait a reçu les soumissions suivantes pour la construction d'un navire destiné au service naval:

L'une, de la Compagnie Swan, Hunter et Wigham Richardson, à responsabilité limitée, au chiffre de $177,653 pour un navire construit en Angleterre; l'autre, de la Collingwood Shipbuilding Company, au chiffre de $181,462 pour un navire construit au Canada.

Pour une bagatelle de $3,809, le Gouvernement a adjugé l'entreprise à Swan, Hunter et Wigham Richardson, et le vaisseau a été construit en Angleterre.

M. CARVELL: Qu'est-ce que mon honorable ami désire savoir?

M. BOYCE: L'honorable député le savait-il?

M. CARVELL: Je n'en sais rien du tout. Il y a eu au Parlement un débat concernant l'adjudication d'une entreprise par l'Etat à une maison anglaise lorsqu'on croyait qu'elle aurait dû être adjugée à une maison canadienne. Si l'écart n'était que de $4,000, je crois que mon honorable ami doit se tromper.

M. BOYCE: Mon assertion est parfaitement exacte.

M. CARVELL: Si j'avais été ministre de la Marine et des Pêcheries, j'aurais certainement adjugé l'entreprise à la maison canadienne. Il doit y avoir autre chose. Chaque fois que ces messieurs ouvrent la bouche, ils ne font qu'établir nos prétentions. L'honorable député démontre qu'on peut construire des navires au Canada à aussi bon marché que n'importe où au monde. Ces messieurs raisonnent sur des prémisses fausses.

M. BOYCE: A la page 8937 du hansard de 1910, à l'item "Construction d'un navire dans le fleuve Saint-Laurent pour remplacer la "Canadienne", je lis ce que suit:

M. J. A. Currie: On me dit que la différence entre les soumissions était très petite.

Sir Wilfrid Laurier: Mon honorable ami ne se trompe pas. Il y avait peu de différence. La soumission de Swan et Hunter était de $177,653 pour le navire livré à Sorel, et la soumission de la Collingwood Shipbuilding Company était de $182,462.

M. J. A. Currie: C'est une bien petite différence, et l'année dernière le ministre des Finances nous a dit que s'il n'y avait qu'une différence de 3 à 10 pour 100, le gouvernement n'hésiterait pas à donner la préférence à une maison canadienne sur une maison anglaise.

Et ainsi de suite.

M. LEMIEUX: J'aimerais savoir ce qui vient ensuite. Je me rappelle l'incident et il doit y avoir d'autres explications.

M. BOYCE: Je les lirai:

Sir WILFRID LAURIER: Je m'accorde absolument avec mon honorable ami. Je suis surpris que la compagnie de Collingwood n'ait pas obtenu l'entreprise lorsque la différence était si petite. Mais connaissant le ministre comme je le connais, je crois qu'il devait y avoir une autre raison, non seulement lui, mais tout le cabinet, aurait été disposé a adjuger l'entreprise à une maison canadienne. Je suis heureux d'apprendre que la différence soit si petite entre la construction d'une navire en Angleterre et au Canada. C'est un bon signe et je serai bien aise de me rappeler les paroles de mon honorable ami.

Pour moins de $4,000 dans une affaire de $181,000, l'entreprise a été adjugée à une maison anglaise plutôt qu'à une maison canadienne.

M. CARVELL: Peu importe l'alternative que mon honorable ami choisit. Si j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries et si je recevais l'offre de construire un navire au Canada à raison de $3,000, $13,000, ou même $23,000 de plus que le coût de la construction en Grande-Bretagne, je ferais construire le navire au Canada.

M. BOYCE: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. CARVELL: Je ne suis pas responsable des fautes d'autrui. Si l'honorable député a raison, il établit ma thèse qu'il est possible de construire ces navires au Canada à aussi peu de frais que n'importe où au monde.

M. LEMIEUX: N'établit-on pas actuellement un chantier maritime au Sault-Sainte-Marie?

M. BOYCE: Non.

M. LEMIEUX: Je croyais qu'il y avait là une maison européenne.

M. BOYCE: Une maison européenne a demandé à construire une cale de construction aux termes de la loi concernant le subventionnement des bassins de radoub. Il est impossible de construire des navires de ce type sur le lac.

M. FOSTER (King) (N.-B.): L'honorable député semble invoquer des sophismes afin de les refuter. Qui a dit que nous ne pouvions pas construire de navires au Canada.

M. CARVELL: Le premier ministre.

M. FOSTER: Le premier ministre n'a rien dit de tel. Il a déclaré qu'on ne pouvait pas établir une organisation navale effective au Canada en moins de vingt-cinq à cinquante ans. Certes, un homme de l'expérience de l'honorable député ne commettra pas l'erreur de croire qu'une organisation navale ne se compose que de navires.

M. CARVELL: Je suis bien aise de voir que le représentant de King s'intéresse à cette question. Depuis le commencement de mon discours à onze heures samedi soir, j'ai provoqué beaucoup d'intérêt parmi la droite. J'ai tenté de lui donner matière à réfléchir. Je ne crois pas qu'elle m'accuse de causer de l'obstruction. J'ai fait une foule de recherches, j'ai étudié presque tous les auteurs qui ont traité ce sujet.

Le premier ministre a prétendu qu'on ne peut pas créer une organisation navale en moins de vingt-cinq à cinquante ans. Une organisation navale comprend des navires et des hommes. Le premier ministre a voulu dire que nous ne pouvions pas construire de navires au Canada en vingt-cinq ans, ou que nous ne pouvions pas y obtenir des hommes d'équipage, ou bien que les deux choses étaient impossibles dans cet espace de temps. Je lui laisse le choix. Mon avis est que le premier ministre a dit que nous ne pouvions faire ni l'une ni l'autre de ces choses. Je pense qu'il a si peu de confiance en son pays qu'il croit que nous ne pouvons pas construire des navires ni nous procurer des hommes d'équipage.

M. BURNHAM: Si le Canada peut construire des navires à aussi peu de frais que la Grande-Bretagne, pourquoi n'en construit-il pas pour tout l'univers?

M. CARVELL: Nous devons tout d'abord nous débarrasser de ce terrible fardeau de la protection. Je ne pense pas que la question de l'honorable député soit bien pertinente. J'ai avoué qu'à mon avis les navires coûteraient de 15 à 30 p. 100 de plus au Canada qu'en Grande-Bretagne. Au lieu de 33⅓ p. 100, si l'on ajoute de 15 à 20 p. 100 au prix de revient de ces vaisseaux, il faut défalquer cinq à six millions, et le prix de revient de ces dreadnoughts construits au Canada n'est plus que de $50,000,000.

Ainsi que je l'ai démontré, nos adversaires ont fait une estimation du coût de l'armement et du blindage qui est trop élevée de $10,000,000. Le prix est donc abaissé à $56,000,000. De plus, ils ont ajouté 33⅓ p. 100 du coût total, tandis qu'il aurait suffi d'ajouter 15 à 20 p. 100, au plus. Cela fait une autre différence de cinq à six millions de dollars; et en tenant compte des deux, le coût total se trouve abaissé à $50,000,000 environ.

Lorsque l'amirauté a fait connaître à la conférence impériale de 1909 les calculs sur lesquels ses conclusions reposaient—$36,000,000—cette somme représentait le coût de deux escadres construites en Grande-Bretagne, non pas au Canada. Ses calculs d'abord ne se rapportaient probablement pas à un type de navires aussi perfectionnés que ses calculs d'aujourd'hui. Elles coûteraient probablement $41,000,000, au lieu de $36,000,000. Je n'ai pas repassé tous les calculs, mais c'est là le résultat approximatif.

D'un autre côté, d'après les chiffres que je vous ai cités—et dont j'affirme l'exactitude et que je mets n'importe qui au défi de contredire—je déclare qu'on peut aujourd'hui construire des escadres au Canada au prix de $50,000,000.

Le ministre de la Marine avoue que les dreadnoughts coûteront de $35,000,000 à $40,000,000. Le ministre des Postes parcourt le pays en disant: "Puisque la construction de ces navires au Canada doit coûter si cher, nous ne sommes pas en état de les construire". A bas la doctrine d'un petit Canada. A bas ceux qui vendraient leur pays pour un plat de lentilles, pour une misérable somme de $8,000,000 à $10,000,000! Je dirai au ministre des Postes et à nos amis de la droite que le pays consent volontiers à payer $10,000,000 de plus, si c'est nécessaire, afin d'établir au Canada les plus grands chantiers de construction navale qui ne livreront pas seulement des navires de guerre, mais des bâtiments marchands. Il consent à ouvrir sa bourse afin d'avoir quelque chose qui permettra à la fierté nationale et à la renommée du Canada de grandir et de se transformer en un

véritable impérialisme, quelque chose qui permettra au pays d'arriver au rang qui lui est destiné dans l'empire britannique.

Je n'avais pas l'intention de discuter aussi longuement le côté financier de cette question, mais il est attrayant et il a donné aux membres de la droite matière à réfléchir. Lorsqu'ils s'en iront dans leurs foyers et qu'ils penseront à cela, je crois qu'ils s'apercevront qu'ils sont partis de principes absolument faux, et j'espère qu'ils se retourneront contre le ministre des Postes et ses amis et qu'ils reviendront à la véritable et saine politique canadienne qu'ils ont approuvée d'une commune voix en 1909. J'espère qu'ils liront les annales de l'Australie à l'époque où elle s'est lancée dans des entreprises navales. J'espère qu'ils liront son histoire de 1902 lorsqu'elle a signé avec le parlement impérial un contrat de dix ans par lequel elle s'est engagée à verser une certaine somme à la marine anglaise. J'espère qu'ils liront son histoire de 1905 lorsque l'Australie a commencé à s'apercevoir qu'elle avait commis une erreur, et son histoire de 1909 lorsqu'elle a décidé de mettre fin à la politique de contribution parce qu'elle n'était pas virile, qu'elle n'inculquait pas des sentiments convenables aux habitants de l'Australie, qu'elle ne leur enseignait pas ce qu'ils devaient apprendre, qu'elle n'offrait pas à la jeunesse australienne l'occasion de s'instruire, qu'elle n'offrait pas à l'Australie des moyens de défense dans les temps de trouble. Elle a décidé de remplir ses engagements pendant les dix ans et elle s'est dit: Lorsque ce délai sera expiré, nous reviendrons à un programme véritablement australien; nous construirons nos propres navires, nous leur donnerons des équipages et nous en payerons le coût, et lorsque sonnera l'heure du danger, nous combattrons à bord de nos propres navires.

Je veux que mes amis apprennent cette leçon par cœur, et qu'ils arrivent à la même décision impériale que le peuple australien. Je veux que le Canada construise lui-même ses vaisseaux, qu'il les équipe avec ses propres marins, et qu'il en paie l'entretien et lorsque le jour du conflit arrivera, si jamais il arrive, je veux que les Canadiens soient là pour prendre part à la bataille sur leur propres navires

M. TURRIFF: Je suis très heureux, monsieur le président, de vous voir de nouveau au fauteuil, paraissant si frais et si dispos après la rude semaine de travail qui vient de s'écouler. Votre position vous force à porter presque seul du côté de la droite tout le poids de la lutte, et vous l'avez soutenu vaillamment. Vous paraissez tout disposé à continuer, et comme si c'était une simple partie de plaisir que de commencer cette deuxième période du débat, qui va durer encore une semaine, je le suppose, j'espère que cette semaine s'écoulera d'une façon aussi douce que la semaine dernière, et que vous serez aussi juste et aussi impartial que vous l'avez été dans le passé. C'est un plaisir pour les membres de l'opposition que de prendre part à ce débat. Ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Carleton, nous avons double tâche, parce qu'il nous faut parler pour les deux côtés de la Chambre. Nous ne nous en plaignons aucunement; nous sommes parfaitement en état de le faire. La question que nous discutons est, à mon avis, la question la plus importante qui ait été soumise à un parlement depuis la confédération. On nous propose une politique nouvelle et le point important est que nous commencions bien.

On a beaucoup parlé de loyauté et de déloyauté au cours de ce débat. Je suis heureux de pouvoir dire que mes honorables amis de la droite ont presque complètement abandonné ce thème. Il n'y a plus de déloyauté au Canada, excepté chez un petit, très petit nombre. Ces gens ont fait du bruit il y a deux ans, mais je crois qu'ils sont aujourd'hui en bien petit nombre. La question qui se pose est celle de savoir jusqu'où nous devons aller pour remplir notre rôle dans ce grand empire auquel nous sommes si fiers d'appartenir?

Lorsque nous travaillons pour l'Angleterre ou pour l'empire britannique, nous travaillons pour nous-mêmes. Si l'on excepte les Iles-Britanniques, je crois qu'il est généralement admis que nous sommes le pays le plus important de l'empire, et lorsqu'il s'agit de faire notre part dans la défense de l'empire, il est important de bien commencer afin de ne pas avoir à changer nos plans plus tard. Pourquoi ne profiterions-nous pas de l'expérience de l'Australie? Elle a commencé, il y a dix ans, par donner une contribution pour aider à l'entretien de la marine anglaise. Si cette politique était bonne, comment se fait-il qu'on l'ait abandonnée? L'Australie l'a abandonnée pour la seule et unique raison qu'après dix ans d'expérience elle a constaté que le plan était mauvais; elle avait pris une mauvaise route. Ce que l'on doit admirer chez les Australiens, c'est qu'après avoir découvert leur erreur ils l'avouent, et abandonnent la politique de contribution pour adopter celle d'une politique australienne, politique qui est bonne pour l'Australie et bonne pour l'empire britannique. Les Australiens vont construire eux-mêmes leurs navires chez eux, et fournir eux-mêmes les équipages. Ils adoptent la politique formulée par le premier ministre, il y a quelques années, comme la plus avantageuse pour le Canada et pour l'empire.

M. BRADBURY: Quelle opinion l'amirauté anglaise a-t-elle exprimée au sujet de cette politique?

M. TURRIFF: C'est exactement la politique que l'amirauté anglaise a demandée lorsque l'Australie a été libre de donner une réponse directe.

M. BRADBURY: Qu'a dit l'amirauté de cette politique en 1913?

M. TURRIFF: Lorsque le premier ministre est allé à l'Angleterre dire à l'amirauté qu'il ne pouvait pas construire une marine canadienne, parce que son collègue de Québec, le directeur général des Postes ne le voulait pas. . .

M. BRADBURY: Sur quelle autorité l'honorable député se base-t-il pour dire cela.

M. TURRIFF: L'honorable député pose une question; qu'il écoute la réponse. Je dis que lorsque le premier ministre est allé à l'Angleterre il a dit à l'amirauté: Je ne puis pas faire une marine canadienne, car je suis entravé par mon alliance avec les nationalistes de Québec; mais je veux faire quelque chose; et si nous voulons faire ce quelque chose immédiatement qu'est-il mieux de faire? L'amirauté n'ayant aucun autre moyen d'en sortir, et sachant que le premier ministre voulait offrir une contribution—contribution qui, comme le dit le directeur général des Postes, ne représente que de l'argent qui sera fourni par la province d'Ontario et par l'Ouest—ne pouvait que répondre que l'aide que voulait offrir le Canada devrait être sous forme de navires du plus haut type. Mais comment s'est exprimé M. Churchill il y a quelques mois au sujet de cette politique? Avant que je finisse mon discours je pourrai donner quelques renseignements à l'honorable député au sujet de ce que l'amirauté anglaise désire aujourd'hui.

M. BRADBURY: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. TURRIFF: L'honorable député ne fera pas un discours; il est muet comme carpe et n'osera pas faire connaître ses opinions à la Chambre. On ne lui permet d'enlever son bâillon que pour ennuyer un membre de l'opposition.

M. BRADBURY: Je veux venir en aide à l'honorable député.

M. TURRIFF: L'honorable député pourra parler après moi et dire ce qu'il pense de cette question; en cela il rendra un meilleur service au pays et à son parti en restant muet pendant ce débat. Maintenant, s'il veut poser sa question, je serai heureux de lui répondre.

M. BRADBURY: Sur quelles autorités se fonde l'honorable député pour dire que lorsque l'honorable premier ministre est allé en Angleterre il a dit à l'amirauté les choses qu'il lui attribue? Je désire lui demander aussi. . .

M. TURRIFF: Une question à la fois. J'ai le document à la main, le mémoire de l'amirauté. Dans le dernier paragraphe on lit: " Le premier ministre du Canada ayant demandé quel sera le mode le plus effectif que pourrait adapter le Canada à l'aide immédiate qu'il veut accorder ". C'est là mon autorité.

M. BRADBURY: L'honorable député ne voudra pas être injuste. Il a dit il y a un instant que le premier ministre était allé dire à l'amirauté que l'honorable directeur général des Postes ne voulait pas lui permettre de créer une marine canadienne?

M. TURRIFF: L'honorable député nie-t-il que l'honorable directeur général des Postes ne permet pas au premier ministre de créer une marine canadienne?

M. BRADBURY: Je le nie.

M. TURRIFF: Les actes parlent plus haut que les paroles. L'honorable directeur général des Postes ne se cache pas. Il a été élu en disant: Pas un homme, pas un navire, pas un sou pour la Grande-Bretagne.

M. PELLETIER: Jamais.

M. TURRIFF: Il était opposé à la politique navale de l'ancien gouvernement ainsi qu'à la politique Borden. Il est le seul de son côté qui soit resté conséquent et je le respecte plus que le premier ministre.

Une VOIX: Doucement.

M. TURRIFF: J'ai plus de respect pour l'honorable directeur général des Postes qui se tient derrière ses pièces—oui, derrière le fusil qu'il pointe à la tête du premier ministre, qu'il oblige à ne pas dépasser la ligne—que j'en ai pour le premier ministre qui se soumet.

M. LEMIEUX: Mais c'est un fusil de bois.

M. BRADBURY: Comme les fusils que le parti libéral avait dans la Saskatchewan: des fusils sans plaque.

M. TURRIFF: L'honorable député veut-il parler des fusils libéraux qui ont tiré le 11 juillet dernier dans la Saskatchewan? Mes honorables amis ne se sont pas beaucoup vantés au sujet de cette élection.

M. BRADBURY: Ce n'est pas de cela que je parlais et l'honorable député le sait parfaitement.

M. TURRIFF: A mon tour je veux poser une question à l'honorable député. Lorsque j'aurai fini de parler prononcerait-il un discours pour nous faire connaître ce qu'il pense de la question?

M. BRADBURY: Si l'honorable député dit des choses qui méritent une réplique, je lui répondrai.

M. TURRIFF: L'honorable député s'améliore. En fait, tous ses amis de la droite s'améliorent. Probablement avant que l'exercice financier actuel soit terminé, plusieurs d'entre eux auront retrouvé la parole. L'honorable député est bon orateur. Je l'ai entendu prononcer des discours de deux ou trois heures dans cette Chambre; il ne disait pas grand'chose, peut-être, mais il parlait.

Le chef du Gouvernement nous demande donc d'envoyer $35,000,000, peut-être $39,000,000 à l'amirauté. Il ne sait pas au juste à combien s'élèvera la somme, et je crois que cela dépendra beaucoup de ceux qui seront chargés de la construction de ces navires, si nous avons à leur payer $39,000,000 ou $45,000,000 avant qu'ils soient terminés. Et peut-être qu'avant que les navires soient achevés le jour des dreadnoughts sera passé. On lisait l'autre jour dans les journaux que l'on faisait des exercices d'aéroplanes militaires, qui volaient en dehors de la portée des projectiles, et qui laissaient tomber des bombes sur des buts qu'elles touchaient presque chaque fois.

Le premier lord de l'amirauté, M. Churchill, a dit dans un discours récent que du jour où la quille d'un dreadnought est mise sur chantier, ce navire commence a être démodé; les constructeurs tracent immédiatement des plans nouveaux de navires qui devront supplanter celui dont ils viennent de poser la quille.

J'ai déjà dit que, s'il y a eu menace d'un danger un jour, il n'y en a pas aujourd'hui. Pourquoi alors construire ces navires? Pourquoi enverrions-nous de l'argent en dehors du pays? Les financiers les plus clairvoyants du Canada voient l'avenir avec beaucoup d'appréhension. Il suffit de constater la dépréciation des valeurs sur le marché, dépréciation qui se chiffres dans les millions, depuis un mois ou deux. Une des meilleures autorités financières m'a dit l'autre jour qu'il était important de dépenser dans le pays autant d'argent que possible cette année, afin de faire face à la crise monétaire jusqu'à la vente d'une autre récolte qui aidera à passer la crise. Vu l'attitude prise par les banques et autres grandes institutions financières, est-il de bonne politique d'envoyer cet argent en dehors du Canada pour donner de l'emploi aux ouvriers d'un autre pays? Ce n'est pas de bonne politique. L'Angleterre ne fait jamais cela. On a parlé beaucoup de ce que l'Angleterre avait fait pour le Canada, et pas un plus que moi n'est prêt à l'admettre, mais tout ce que l'Angleterre fait, elle le fait à un point de vue d'affaires qui, après tout, est le seul point de vue raisonnable.

Il est vrai que la Grande-Bretagne nous envoie des fonds considérables, mais nous lui payons l'intérêt. La république Argentine ne fait rien pour l'empire britannique; cependant, l'Angleterre y envoie des capitaux dans la proportion d'un tiers de plus qu'au Canada. En agissant ainsi, la Grande-Bretagne fait bien et c'est ce qui l'a faite ce qu'elle est aujourd'hui. C'est ce qui a fait de la Grande-Bretagne la maîtresse des mers et la plus grande nation commerçante du monde. Elle envoie de l'argent au Canada parce que cela lui convient, mais elle en envoie beaucoup plus à la république Argentine à cause simplement de l'intérêt qu'elle y gagne.

Si le premier ministre désirait faire quelque chose d'utile au Canada et à l'ouvrier anglais, il ne saurait, à mon sens, rien faire de mieux que d'accroître d'un dixième, par exemple, la préférence anglaise. Cela aiderait l'ouvrier anglais en même temps que le consommateur canadien. Mais ces messieurs ne m'ont pas l'air d'avoir l'intention de faire quoi que ce soit dans ce sens. Cela montre qu'en adoptant cette ligne de conduite mon très honorable ami le premier ministre ne le fait pas particulièrement pour aidre l'ouvrier anglais. C'est pour s'aider lui-même à aider son parti à sortir de la position fausse où les a placés leur alliance scandaleuse avec le parti nationaliste. Je rends justice au ministre des Postes de la persistance avec laquelle il contraint le premier ministre à respecter ses engagements. Tout le reste du Canada souffre du fait de cette domination exercée sur le premier ministre par le directeur général des Postes. N'était cette entente, je suis sûr qu'au lieu de favoriser une semblable politique, le premier ministre et nombre de ses partisans se rendraient à la politique canadienne qu'ils défendaient il y a quatre ans, et qui implique la construction de navires équipés et conduits par des Canadiens. M'est avis que personne en son for intérieur ne croit à l'opportunité de la politique que préconise aujourd'hui le premier ministre et, soit dit à leur honneur, ils n'ont pas le courage de la défendre La plupart d'entre eux seraient contents de pouvoir échapper à l'obligation d'appuyer cette politique et de revenir à celle qu'ils appuyaient il y a quatre ans. C'a été le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) qui, le premier, a soulevé cette question devant la Chambre, et la politique qu'il posait a été agréée par le Gouvernement, unanimement acceptée par la Chambre. Tout ce que je demande à mes collègues de la droite, c'est de revenir à la politique qu'il soutenait il y a quatre ans.

Quel prix, je vous le demande, l'empire attacherait-il à un don de 35, de 40 ou de 45 millions avec quoi bâtir trois vaisseaux

si ce don ne lui est pas offert par le peuple canadien, et s'il n'y a pas unanimité dans le pays? Il n'est offert que par une minorité de la population. En tant qu'il s'agit de montrer à l'empire la force des liens qui le tiennent uni, quelle utilité ce don aurait-il? Je doute beaucoup que le gouvernement anglais, que le peuple ou que l'amirauté anglaise acceptent du Canada ces navires quand ils sont donnés par un pays où règne la division, lorsque l'unanimité manque et que la chose est offerte par une minorité des électeurs. Cela ne contribuera en rien à consolider l'empire, et les membres de la droite savent parfaitement que les suffrages donnés à ceux qui appuient cette mesure ne représentent qu'une infirme minorité de la population. Quel sorte de don serait-ce si vous n'avez pas le peuple derrière vous? Pourquoi ne pas vous entendre sur une saine politique qu'appuiraient les neuf dixièmes ou les dix-neuf vingtièmes de la population? Je ne vous demanderai pas d'adopter la politique de la gauche, mais celle que le ministre du Commerce et le premier ministre ont soutenue en 1909 et 1910. Adoptez leur propre politique, soumettez-la à la Chambre, et la gauche l'appuiera, outre que vous aurez pour elle les suffrages du peuple dans la proportion de 90 ou 95 p. 100. Un don de trois navires de cette sorte approuvé par le peuple aurait quelque valeur. La question ne réside pas dans le fait d'offrir 35 ou 40 millions, mais de savoir ce qu'il y a de plus utile à faire pour le Canada et pour l'empire. La présente administration veut que le Canada engage des hommes qui iront se battre pour lui, mais c'est à quoi le Canada répugne. Deux moyens se présentent au Gouvernement pour faire adopter ce projet de loi: dissoudre l'assemblée pour une consultation populaire ou faire adopter un règlement de clôture. Je me demande ce que penserait le public anglais d'un don arraché au peuple du Canada par l'effet d'un règlement de clôture formulé et mis à exécution tout exprès pour contraindre la Chambre à voter ce projet de loi. En de pareilles circonstances, m'est avis que le peuple anglais n'accepterait pas ce don. Au reste, la clôture ne serait pas d'application facile. Nous nous sommes tenus éveillés la semaine dernière, nous nous tiendrons encore éveillés cette semaine, et pendant une autre s'il le faut.

Les journaux qui sont à la dévotion de mes honorables amis prétendent que l'opposition arrête toutes les affaires du pays; mais le Gouvernement est libre de proposer l'ajournement du débat et de passer à autre chose. Pourquoi ne le fait-il pas? La presse conservatrice assure que nous avons refusé les subsides. C'est ce que je nie absolument. Une fois seulement depuis la réunion des chambres en novembre dernier le Gouvernement a demandé des subsides et nous lui avons accordé ce qu'il demandait, malgré le motif que nous aurions eu de les refuser, par la raison qu'on nous les a soumis à une heure de la soirée où le chef de l'opposition n'était pas ici et sans que nul avis n'eût été donné. Mes honorables amis ne peuvent soutenir avec quelque vérité que le parti libéral leur a refusé des subsides. Nous nous efforçons d'agir au mieux des intérêts du pays. Etant unanimes sur ce point, nous demandons que ne soit pas votée une contribution qui n'a pour elle qu'une minorité des suffrages du Canada. Si mes honorables amis pensent avoir le pays avec eux, il leur serait beaucoup plus facile de faire voter une loi relative au remaniement de la carte électorale et d'en appeler au peuple que d'agir comme ils le font. C'est ce que voudrait le premier ministre, mais ses collègues, le ministre des Travaux publics entre autres, et aussi ses partisans, ceux de l'Ouest en particulier, sont là pour l'en empêcher. Il y a un projet de loi dont le premier ministre a donné avis et qui fait miroiter aux yeux des représentants de l'Ouest la perspective d'une place de sénateur sur neuf, et ils n'entendent point courir le risque de ne pas l'avoir.

Pour établir une marine, pour donner effet à une politique navale, il vous faut non seulement des navires, mais aussi des marins. Avant de pouvoir recruter des sujets pour la flotte, il vous est nécessaire de faire naître dans le pays un sentiment national. Si vous consultiez certaines provinces du Canada, la Saskatchewan, par exemple, vous constateriez que des centaines de gens ne sont en faveur d'aucune marine. Des milliers et des milliers de personnes n'ont jamais vu un navire de guerre, et vous ne sauriez faire naître un sentimet national si vous ne mettez des hommes sur les vaisseaux construits à l'aide d'une contribution en argent. Tout Canadien se jugerait lésé et amoindri si c'était là tout ce que l'on faisait au lieu de construire nos propres vaisseaux, d'y mettre nos hommes et de subvenir nous-mêmes à l'entretien de ces navires. Si alors la guerre survenait, le Canada marcherait de l'avant, comme toujours il y a été prêt.

Lors de la présentation de ce projet de loi, mon très honorable ami a fait allusion au fait que depuis quelques années la Grande-Bretagne, en vue de renforcer sa flotte dans la mer du Nord, a retiré ses vaisseaux des parties extérieures de l'empire. Mon très honorable ami désire-t-il faire croire à ce pays que, depuis cinquante ans ou presque, la politique de la Grande-Bretagne a été mauvaise? Sa politique a été d'avoir des escadres dans l'Atlantique et dans le Pacifique, comme dans toutes les autres parties du monde. Si sa politi-

que était bonne il y a cinquante ans, que faut-il en penser aujourd'hui, et, si la Grande-Bretagne a jugé utile de ramener à elle un certain nombre de ces vaisseaux, quelle est l'évidente obligation du Canada et des autres colonies? N'est-ce pas d'ajouter à la flotte britannique et de faire ce que demande l'amirauté: construire des flottes qui leur appartiennent, les tenir en état et protéger dans leur propre voisinage les routes du commerce? L'amirauté anglaise a, si je ne me trompe, désigné pour ainsi dire, une certaine partie de l'océan Atlantique dont la flotte canadienne ferait la police. Pourquoi aujourd'hui abandonner cette politique? Elle susciterait dans le pays un esprit national et tendrait à renforcer l'empire à perpétuité. Quelle serait la mesure la mieux faite pour tenir en échec les pays étrangers: serait-ce de passer à la Grande-Bretagne quelques millions de dollars pour la construction de navires ou serait-ce que chacune des colonies autonomes ait une flotte à elle capable de se protéger contre toute menace?

Il y a, à mon sens, un autre avantage à construire des vaisseaux au Canada. Supposons que la Grande-Bretagne se trouve jamais dans une difficulté grave relativement à sa marine, le sens commun ne nous dit-il pas que l'empire serait beaucoup plus fort si, au lieu d'avoir des chantiers de construction navale dans les seules Iles-Britanniques, il y en avait un peu partout dans les possessions anglaises. L'honorable député de Carleton nous a parlé de l'immense bassin qui se construit à Saint-Jean. On nous a dit aussi que les adjudicataires de ce bassin, MM. Norton, Griffiths et Cie avaient offert d'établir, pour un million de plus, un chantier de construction navale. Si cette somme avait été dépensée, les frais de construction de ces navires seraient beaucoup moindres, puisque les soumissionnaires ajoutent au prix de ces vaisseaux celui de l'outillage, ne sachant pas si d'autres commandes leur seront données. La même chose a été offerte quant à Montréal par MM. Vickers et Maxim. Je ne redoute point qu'après avoir construit au Canada des navires de guerre nous n'entreprenions aussi de construire des navires marchands. Pourquoi ne pourrions-nous pas les construire sur le Saint-Laurent ou à Vancouver? Il n'y a rien de bien difficile dans la construction de l'un de ces vaisseaux d'acier. Il vous faut l'outillage et quelques hommes qui s'y entendent. Je ne doute point que, pour commencer, il nous faille demander à la métropole un certain nombre d'experts, mais nous avons dû agir ainsi dans toutes les branches d'industrie. Et qu'est-ce qui nous empêche de construire des vaisseaux en fer après avoir bâti des ponts métalliques? Le pont de Québec va coûter autant qu'un bâtiment de guerre, et il est tout aussi difficile à construire. Le Pacifique-Canadien a une flotte de soixante

à soixante-dix vaisseaux, et je suis sûr qu'il les construirait ici au Canada si nous avions des chantiers. Pourquoi ne pas prendre ces 35 millions pour un commencement?

Le député de Saint-Jean a fait observer que l'achat du terrain et l'outillage d'un chantier maritime de premier ordre aux Etats-Unis, où les conditions économiques sont à peu près similaires aux nôtres, ont coûté moins de $4,000,000; et de ce chantier maritime, au cours de douze années, il est sorti cent vaisseaux, dont six dreadnoughts. Pourquoi ne pourrions-nous pas faire la même chose? Avons-nous donc perdu notre habileté et notre capacité de travail? Pour cela, il suffirait d'obtenir des ingénieurs et des architectes d'élite, pour ces travaux. Prétend-on que l'université McGill serait impuissante à former des hommes qui remplaceraient les experts, au bout de quelques années? Nous devrions être en mesure de former, en quelques années, des experts en constructions maritimes qui ne le céderaient à nul autre pays.

Le Canada a versé, en primes, à deux compagnies pour ainsi dire, la somme de $20,000,000, en vue de la création de grandes aciéries, et le peuple canadien a payé bien au delà de $20,000,000 en taxes douanières. Le peuple canadien a versé une totalité d'environ $50,000,000, sous forme d'aide à ces grandes industries. L'objectif visé dans cette dépense de deniers de l'Etat, c'était de tenir ces aciéries en pleine activité, et maintenant qu'elles sont en marche et qu'une occasion favorable se présente pour leur fournir de l'ouvrage, voilà que, de propos délibéré nous perdons cette occasion. A Sydney, en Nouvelle-Ecosse, existe la plus puissante aciérie du Canada, la plus grande aciérie du monde, si je ne me trompe. Il y a quelques années, je recevais de cette compagnie des circulaires affirmant qu'elle pouvait fabriquer l'acier à meilleur marché que partout ailleurs au monde. Nous possédons l'acier et le nickel. La région de Sudbury produit 85 p. 100 du nickel du monde entier. Nous avons des ouvriers d'élite qui peuvent fabriquer des ouvrages de tout genre en acier, et prétendra-t-on qu'ils ne sauraient fabriquer de l'acier pour les navires?

A Collingwood on fabrique l'acier pour les vaisseaux ordinaires; pourquoi n'en ferait-on pas pour les navires de guerre. Si nous allons consacrer trente-cinq ou quarante millions à la construction de trois cuirassés, pourquoi ne commencerions-nous pas en même temps l'établissement d'une industrie dont le Canada bénéficierait si sensiblement? Le premier ministre propose de payer environ 16½ p. 100 du coût de construction des bateaux-citernes et petits navires, mais cela est destiné à la marine britannique. Pourquoi donc ne pas

payer 16½ p. 100 et construire des vaisseaux pour notre propre marine? Le député de Carleton a clairement prouvé que, sauf les frais supplémentaires afférents à la création de chantiers maritimes, il est probable que les frais de construction au Canada seraient inférieurs à ceux effectués en Grande-Bretagne.

Il y a quelques années, le premier ministre avait promis qu'il abrogerait la loi de marine; c'est la promesse faite au ministre des Postes et à ses partisans nationalistes de Québec. Mais il ne l'a pas fait, et il n'exécutera sans doute pas cette promesse; car le peuple canadien ne le tolérerait pas. Le peuple canadien est partisan d'une marine canadienne, tout le monde le sait. Le premier ministre fait pour ainsi dire de cette coopération financière son système permanent. "Nous ne saurions créer cinq flottes, s'écrie-t-il, il n'en faut qu'une seule." Mais ni l'Ontario, ni la Nouvelle-Zélande, ni l'Afrique-Sud ne se rangent à cet avis. Et aujoud'hui le Canada se range aussi à l'avis de ces dernières.

Le peuple canadien est partisan de l'autonomie nationale et d'une marine construite au Canada et munie d'équipages canadiens. Pourquoi nous demanderait-on de voter ces $35,000,000, avant que le premier ministre nous fasse connaître son système permanent, s'il en a élaboré un? S'il a élaboré un système permanent de marine canadienne, qu'il le fasse connaître au peuple, avant que cette Chambre vote cette somme de $35,000,000 à titre d'urgence.

Le premier ministre dit en outre que le Canada doit avoir voix au chapitre dans la direction de la politique étrangère britannique. Ce serait parfait si la Grande-Bretagne se servait de sa flotte ou de ses armées dans un but de conquête. On le sait parfaitement, la Grande-Bretagne ne vise nullement à l'acquisition de nouveaux territoires. Pourquoi donc le Canada chercherait-il à participer à l'élaboration de la politique extérieure de la Grande-Bretagne? La grande majorité du peuple canadien ne cherche nullement à participer à l'élaboration de cette politique. Le Canada grandit rapidement, mais quelle importance aurait-il, s'il n'est pas en mesure de se défendre? Le ministre de la Marine et le premier ministre nous ont fourni certains renseignements. Mais le député de Carleton (N.-B.) a mis en lumière l'inexactitude et l'insuffisance de ces renseignements. Si l'amirauté britannique a réellement fourni des renseignements, que le premier ministre le dise. Quant à déposer sur le bureau certaines parties d'une lettre, on ne saurait dire ce que contient ce document, avant de l'avoir soi-même lu et examiné; mais si j'en juge d'après les extraits qu'on nous a fournis, il serait fort possible que le reste de la lettre indiquât que l'amirauté n'est nullement responsable des chiffres donnés et ne leur prête nullement son appui.

Avant l'adoption de ce bill, il conviendrait de fournir à ce comité des renseignements plus exacts. On a clairement établi que, d'après les chiffres soumis à notre examen, on avait majoré de $10,000,000 le coût des canons et autres armements se rattachant aux escadres de la flotte. En pareille circonstance, le premier ministre le voit, nous avons droit d'obtenir ce renseignement et il devrait ajourner le débat, en attendant qu'il nous éclaire à cet égard.

L'Australie débuta par une contribution; seulement, aujourd'hui l'Australie prend l'attitude adoptée par le premier ministre, il y a trois ou quatre ans, lorsqu'il fit observer que ce mode de participation financière laissait fort à désirer, qu'il offrait des inconvénients, bref, que ce système tendait à affaiblir les liens qui unissent le Canada à l'empire. L'Afrique-Sud tenait aussi à bien débuter en pareille matière, et le premier ministre Botha a déclaré qu'il ne saurait lier obligatoirement l'Afrique-Sud à ce genre de contribution annuelle. Non seulement ce mode de coopération est impopulaire en Australie et en Afrique-Sud, mais il l'est également dans la mère patrie. Si jamais il a existé quelque danger, cette heure est certainement passée, et chose pleinement mise en lumière par le fait que l'Allemagne a accepté la base de 16 à 10. Il n'existe aucune perspective de guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. De puis plusieurs mois, les deux gouvernements entretiennent les relations les plus amicales. Quant à la question des Balkans, leurs intérêts sont, dans une large mesure, identiques. Les deux pays travaillent de concert et si jamais il existe une crise, ce danger est entièrement disparu.

Le très honorable M. BORDEN (premier ministre): L'honorable député (M. Turriff) vient de faire allusion à une lettre qui a été l'objet de certaines observations au commencement de la séance d'aujourd'hui. S'il désire que je renseigne la Chambre au sujet de cette lettre et s'il veut bien que je l'interrompe un instant dans ce but, je suis prêt à m'exécuter, séance tenante.

M. TURRIFF: Parfaitement.

M. BORDEN: La semaine dernière, les députés de la gauche ont fait preuve d'une certaine curiosité au sujet de cette lettre et j'ai expédié une dépêche dont la réponse ne m'est parvenue que dimanche, vu que M. Churchill, le premier lord de l'amirauté, en visite sur le continent, paraît-il, était dans l'impossibilité de s'occuper de la question faisant le fond de cette dépêche. Au surplus, je suis autorisé à communiquer cette lettre à la Chambre, et je doute fort que ces messieurs de la gauche en éprouvent une bien vive satisfaction. D'abord,

donnons lecture d'une lettre en date du 18 décembre 1912. Et j'ajoute que c'est un document tout différent de la lettre déjà déposée sur le bureau:

Au très honorable
Winston S. Churchill, M.P.,
Premier lord de l'amirauté,
Londres, Angleterre.

Mon cher monsieur Churchill:

On m'a donné à entendre que la construction des grands cuirassés du type le plus moderne est hérissée des plus grandes difficultés dans les premières étapes et que le coût en est excessif. Si ce n'est pas trop abuser de votre bienveillance, je serais bien aise de recevoir en ce sens des renseignements, utilisables au besoin.

Bien à vous,
(Signé): R. L. Borden.

Voici la réponse:

Londres, 23 janvier 1913.

Mon cher monsieur Borden:

Je regrette infiniment le retard apporté à l'expédition de la note que je vous adresse sous ce pli. Ce retard était inévitable et j'espère que vous n'en aurez pas éprouvé d'inconvénient.

Sincèrement à vous,
(Signé): Winston S. Churchill.

Note.

Pour la fabrication des plaques de blindage, il faut se procurer de vastes fourneaux d'acier, de puissants laminoirs à tôle, des raboteuses, un outillage de carburation, etc., capables de travailler des masses de 150 tonnes à la fois, et en outre, le traitement tout spécial nécessaire pour obtenir la qualité précise de tôle demande des experts, dressés à cette seule et unique besogne. Il serait impossible d'obtenir pareils experts au Canada.

Pour la fabrication des canons, il faut des machines fixes comprenant des tours puissants, des perçeuses et des perforatrices, des mécaniques à dévider, de grosses machines à forger, des bains à l'huile pour l'adoucissement de l'acier avec de lourdes grues, pouvant toutes travailler des masses de 100 tonnes et au delà. Les experts formés pour ce genre de travaux ne sauraient s'obtenir au Canada.

Pour la fabrication des systèmes d'affût de canons, nécessitant l'usage de jets en moule de forme irrégulière de 80 à 100 tonnes et qui exigent un traitement spécial de blindage, il faut un matériel spécial pour plaques de blindage. Les plans et dessins des machines hydrauliques et électriques pour ces systèmes d'affût sont tous fort compliqués, demandant des connaissances spéciales et ne sauraient être exécutés que par un établissement comptant nombre d'années d'expérience en ce genre de travaux.

La fabrication des machines à vapeur, bien que demandant un traitement spécial, ne présente pas d'aussi graves difficultés que celle des plaques de blindage, des canons et des affûts de canons. Mais en établissant une nouvelle industrie de ce genre, il serait difficile, à cette étape, de savoir quel outillage il faudrait choisir, vu que l'introduction de machines à combustion interne pourrait révolutionner tout l'art de la construction des machines des navires de guerre.

Ces engins ne comprennent aucune spécialité, comme les pompes de cale, les apparaux de gouvernail et nombre d'autres accessoires qui doivent être construits par des sous-entrepreneurs du pays et faisant partie de la liste de ceux qui travaillent pour l'amirauté. Les dépenses qu'entraîneraient ces constructions, leur envoi, les essais qu'on en ferait, deviendraient très onéreuses.

La construction d'un chantier, l'installation d'énormes grues et l'aide apportée par celles-ci dans la construction elle-même des vaisseaux, par exemple, de 27,000 tonnes, la pose des glissoirs et des cales destinées au lancement, exigeront un soin considérable dans le choix de l'emplacement et de la nature du sol où seront posées ces bases. Les chantiers actuels ne pourraient pas s'adapter à ces constructions.

Comme exemple du coût d'un navire, on peut mentionner que Elswick pour faire face à la construction toujours croissante, a tout récemment établi un nouveau chantier de construction qui coûtera environ trois quarts de million de livres sterling. Depuis deux ans qu'il le prépare ce chantier ne sera pas prêt avant six mois.

En ce qui concerne la construction de navires étrangers, l'Autriche-Hongrie a considérablement augmenté ses moyens en aménageant deux grandes cales à Fiume. Ce projet a été conçu en 1909, et ce n'est qu'en 1911 que les cales ont été prêtes et le premier navire de guerre a été commencé en janvier 1912. La presse autrichienne dit que le contrat spécifie que les travaux doivent être terminés en juillet 1914, mais qu'un retard de quelques mois est prévu. Il y a toutefois dans ce pays d'autres vastes chantiers et tout l'outillage nécessaire.

Les Japonais ont mis vingt ans pour ériger leurs chantiers de constructions navales et il leur faut maintenant plus de trois ans pour construire un navire de guerre; bien qu'ils soient anxieux de construire toute leur marine dans leur propre pays, ils constatent qu'il est encore nécessaire d'en faire construire en Angleterre.

L'Espagne a établi des chantiers maritimes au Ferrol et à Carthagène. Il lui est impossible de construire autre chose que des navires de seconde classe, d'environ 15,000 tonnes au Ferrol (le gros du matériel venant de l'Angleterre), et encore les chantiers sont-ils soutenus financièrement et dirigés par une compagnie anglaise, Armstrong, Brown et Vickers.

En étudiant ces différents points, il devient évident qu'il serait tout à fait déraisonnable pour le Canada de tenter de construire actuellement un cuirassé d'escadre. Le coût d'installation des usines seulement serait d'environ 15,000,000 de livres sterling et ces usines ne seraient pas prêtes avant quatre ans.

Une telle installation ne se justifierait que dans le cas où le Canada adopterait un programme définitif de construction navale permanente, pour produire une succession de navires, comme dans la Grande-Bretagne et les autres pays d'Europe.

Amirauté, Londres,
24 janvier 1913.

Cher monsieur Borden:

J'ai maintenant fait comparer les chiffres que vous m'avez adressés dans votre lettre,

avec ceux qui ont été préparés ici, particulièrement en ce qui concerne le coût initial des croiseurs du type de ville.

Je vous adresse ci-inclus un tableau montrant le coût d'une escadre comme celle proposée, si elle était construite en Angleterre: (a) pour les types de 1909 et 1910 et aux prix alors courants, lors de l'entente avec l'Australie, et (b) aux prix actuels. L'augmentation considérable indiquée est en partie due à l'amélioration générale et à la plus grande puissance du croiseur cuirassé moderne ou du cuirassé d'escadre rapide.

Je crois pouvoir présumer que les arguments formulés dans le mémoire du 23 courant vous ont convaincu que l'idée de construire des cuirassés au Canada est impraticable et je n'ai pas ainsi essayé d'avoir une évaluation sur cette base. Je crois même qu'il serait à peu près impossible d'en établir une. Je suis sûr cependant de ne pas me tromper de beaucoup en déclarant que le coût serait augmenté d'au moins 25 à 30 pour cent.

Je vous adresse aussi un tableau indiquant le coût d'entretien d'une semblable escadre, entre 1909, 1910 et 1913, aux taux de la solde des marins anglais. On doit présumer que les Canadiens ne prendront pas de service dans la marine canadienne, à moins d'être attirés par une solde qui pourrait être comparée avantageusement avec les salaires couramment payés au Canada. J'ai donc ajouté une troisième colonne, indiquant l'augmentation qui résulterait dans le coût des équipages, avec une solde équivalente à celle payée aux officiers et marins du "Rainbow" et du "Niobé", laquelle est de deux tiers plus élevée que dans la marine anglaise.

Outre la réponse à votre question principale, il paraît désirable d'examiner un autre point. L'amirauté essaiera loyalement de faciliter le développement de toute politique navale pratique que le Canada pourrait adopter, mais il y a moins de chance que lors de la conférence impériale de 1909 qu'elle pourra aider le Canada à former ses équipages.

Il faut se rappeler que le nouveau programme allemand a nécessité une forte augmentation du nombre des navires que le gouvernement de Sa Majesté doit tenir prêts à toute éventualité, et nous avons puisé jusqu'à la limite extrême à même nos réserves, spécialement en ce qui concerne les lieutenants, les officiers spéciaux (artillerie, torpille et manœuvre), et les nombreuses autres fonctions qui demandent une formation spéciale et une expérience de plusieurs années.

En 1909, la question discutée portait sur la création par le Canada, sur l'océan Pacifique d'une escadre équivalente à celle de l'Australie, et impliquant une dépense initiale de £3,700,000 et au coût moyen de £600,000 pour son entretien annuel. Le gouvernement canadien ne jugea pas ceci compatible avec ses plans et offrit de fournir un nombre limité de croiseurs et de contre-torpilleurs qui seraient stationnés sur l'Atlantique et sur le Pacifique. L'amirauté consentit à aider autant que possible à l'organisation et à l'équipement de ces navires. De 1909 à 1912, le Canada jeta les bases d'un service naval, mais depuis trois ans bien peu de progrès ont été faits pour l'instruction des recrues et des cadets, et le gouvernement canadien n'aurait pu faire manœuvrer un seul navire.

La création de deux escadres composées de navires du modèle le plus perfectionné enlèverait à leur poste un grand nombre d'officiers et de marins dont nous avons un grand besoin, mais que l'amirauté serait obligée de prêter. Le cas de l'escadre australienne fait exception, car son établissement libère les navires que l'Angleterre maintenait dans ces régions et lui permet d'utiliser les services d'un très grand nombre de marins. Considérant qu'il est beaucoup plus difficile aujourd'hui de trouver des équipages qu'en 1909, la création de deux escadres imposerait à l'amirauté des obligations que, avec la meilleure volonté du monde, elle ne pourrait pas tenir.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que les navires modernes se détériorent très rapidement, s'ils ne sont pas maintenus au plus haut point de perfection, par une attention et des soins continuels. Certains pays de l'Amérique du Sud en ont fait la pénible expérience, avec des navires de la plus haute qualité; le manque de soin et d'attention a été la cause de dépenses considérables dont la plus grande partie aurait probablement été évitée si, à l'époque où ces navires ont été mis en service, on avait pris les dispositions nécessaires pour installer des chantiers de réparation et s'assurer un personnel d'élite, tant sur mer que sur terre.

Bien sincèrement à vous,

(Signé): Winston S. Churchill.

Viennent ensuite les deux tableaux que j'ai déjà communiqués à la Chambre cette semaine et qui ont été longuement discutés depuis. Il n'est pas nécessaire que j'en fasse la lecture de nouveau, mais il est peut-être bon qu'ils soient publiés dans le hansard, à la suite de la lettre que je viens de lire.

M BORDEN.

ENTRE TIEN.

	D'après l'estimation de 1910-11.*		D'après l'estimation de janv. 1913.*		Estimation de janv. 1913 basée sur les prix au Canada.*	
	£	$	£	$	£	$
1 cuirassé d'escadre	143,836	700,000	169,000	822,467	208,200	1,013,482
3 croiseurs de ville	143,836	700,000	176,000	856,533	216,060	1,051,749
6 contre-torpilleurs "T.B."	99,863	486,000	96,500	469,633	118,100	575,038
3 sous-marins	24,657	120,000	29,200	142,107	38,900	189,376
Total	412,192	2,006,000	470,700	2,290,740	581,260	2,829,655

* Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas les faux frais, la dépréciation ni le fonds d'amortissement.

COUT DE PREMIE R ETABLISSEMENT.

	Mis en chantier en Angleterre, en 1909-10, aux prix alors courants.		Estimation de janv. 1913, pour les navires du dernier modèle.	
	£	$	£	$
1 cuirassé d'escadre	2,293,660	11,162,478	2,652,100	12,906,886
3 croiseurs de ville	1,112,310	5,413,242	1,234,900	6,009,846
6 contretorpilleurs "T.B."	667,026	3,246,193	843,000	4,102,600
3 sous-marins	274,875	1,337,725	365,000	1,776,333
Vivres, munitions et combustible	59,280	288,496	64,400	313,413
Total	4,407,151	21,448,134	5,159,400	25,109,078

* Ceci comprend la coque, les machines, le blindage (s'il y en a), l'armement, les embarcations à vapeur et à essence, les ancres, les câbles, etc., les torpilles, les tubes lance-torpilles, les munitions, et des réserves de canons et de munitions.

Les parties de la lettre que j'ai communiquée à la Chambre, sous la forme d'un mémoire, comprennent les deux paragraphes que j'ai déjà cités et dont je donnerai lecture de nouveau:

J'inclus un tableau indiquant le coût d'une escadre comme celle que l'on propose, si elle était construite dans ce pays: a) d'après les types et les prix courants en 1909-10, lorsque fut conclue l'entente avec l'Australie; et (b) au moment présent.

L'augmentation énorme ainsi indiquée provient, en partie, de la hausse des prix et, en partie de l'augmentation en puissance des croiseurs cuirassés modernes, ou cuirassés d'escadre rapides.

L'autre paragraphe que j'ai lu était extrait textuellement de cette partie de la lettre. Je vais la lire à nouveau:

Je vous adresse aussi un tableau indiquant le coût d'entretien d'une semblable escadre, entre 1909, 1910 et 1913, aux taux de la solde des marins anglais. On doit présumer que les Canadiens ne prendront pas de service dans la marine canadienne, à moins d'être attirés par une solde qui pourrait être comparée avantageusement avec les salaires couramment payés au Canada. J'ai donc ajouté une troisième colonne, indiquant l'augmentation qui résulterait dans le coût des équipages, avec une solde équivalente à celle payée aux officiers et marins du "Rainbow" et du "Niobé", laquelle est de deux tiers plus élevée que dans la marine anglaise.

Lorsque j'ai soumis ces données à la Chambre, j'étais sous l'impression que les tableaux qui s'y trouvaient annexés et que les deux paragraphes que j'avais cités et qui se rapportaient directement à ces calculs, exposaient avec justice le contenu de cette lettre en tant qu'il se rattachait au coût de construction et à celui d'entretien. Voilà ce que j'ai dit aux honorables membres de la gauche il y a une semaine, et ce que je répète aujourd'hui. Considérant qu'on s'était grandement préoccupé de cette lettre et que certains honorables membres de la gauche affirmaient que cet écrit contenait quelque chose qui aurait pu leur profiter et que je ne voulais pas faire connaître pour le motif que je redoutais cette publication. Je me suis donné le mal d'obtenir la permission de soumettre à la Chambre

la lettre en son entier et telle que je l'avais lue. J'ose dire qu'après tout mes honorables amis de la gauche en arriveront à la conclusion qu'en tant que le Gouvernement se trouvait concerné, il n'existait absolument, dès le commencement jusqu'à la fin, de raison qui empêchât le dépôt de ce document.

M. TURRIFF: Je suis heureux, en vérité, de constater que mon très honorable ami a jugé à propos de déposer lui-même cette lettre entière sur le bureau. Nous savons maintenant à quoi nous en tenir.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. TURRIFF: Je vous ai fait observer, monsieur le président, il y a à peine quelques minutes, que c'était à peu près vers cette heure de la soirée que nos honorables amis avaient l'habitude de recouvrer l'usage de la parole, mais maintenant, puisqu'ils ont articulé quelques sons, ils ne devraient pas trop abuser de leur langue après le silence de dix jours qu'ils ont gardé. Si l'on en juge par la lettre que le très honorable premier ministre vient de lire, le premier lord de l'amirauté possède, pour me servir des paroles de l'Ecossais, "une bonne idée des Anglais et de son propre pays". Il se forme une triste idée de ses compatriotes qui habitent le Dominion du Canada. Je suis plutôt étonné de voir le premier ministre du Canada se lever ici et de l'entendre corroborer la triste opinion que le premier lord de l'amirauté nourrit à l'endroit du Canada et à celui des Canadiens. Quelle a été ma surprise de constater le plaisir que l'honorable premier ministre éprouvait à rouler et à scander ses phrases dans sa bouche. C'était mépriser le peuple canadien.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. TURRIFF: Et puis d'entendre ses partisans acclamer la déclaration que les Canadiens ne pouvaient rien accomplir! Bel exemple, certes, du véritable esprit canadien, admirable sentiment à faire connaître par tout l'empire que le premier ministre du Canada se joint à M. Churchill pour dire que les Canadiens ne peuvent construire le moindre navire de guerre ni le manœuvrer.

Comment se fait-il qu'il en coûte £15,000,000 ou plus de $70,000,000 pour établir un chantier maritime au Canada, alors que sur les bords de la rivière Fore, aux Etats-Unis, l'établissement d'un chantier de construction maritime, d'où sont sortis une centaine de navires de guerre, a coûté moins de $4,000,000?

M. BORDEN: Je crois que mon honorable ami n'a pas bien compris la note de l'amirauté. Celle-ci fait allusion au coût, non seulement de l'installation d'un chantier maritime, mais encore à celui que représente l'achat de l'installation nécessaire à la fabrication des canons, des engins et de tout le matériel requis dans des entreprises semblables. Je suppose que, s'il est contraire au patriotisme de construire ces navires à l'étranger, il est également antipatriotique de fondre des canons et d'autres armes à l'étranger.

M. TURRIFF: J'ai parfaitement compris la lettre que mon très honorable ami a lue et j'ai très bien saisi la fin à laquelle on destinait ce montant de £15,000,000. Est-il donc à ce point contraire au véritable patriotisme que d'oser se procurer à l'étranger ce qui nous manque pour la construction de navires de guerre? Dans l'affirmative, que dire de l'Angleterre qui fait venir d'Allemagne pour des milliers de livres de divers matériaux qui entrent dans la construction de ses navires de guerre? Pourquoi l'honorable premier ministre ne suit-il pas l'exemple de l'amirauté? Ce n'est là qu'un moyen détourné que l'on prend pour effrayer la population de ce pays.

M. SCHAFFNER: L'honorable député ne l'a-t-il pas lui-même voulu?

M. TURRIFF: Nous avons demandé cette lettre et je suis heureux qu'on l'ait déposée sur le bureau. Nous savons maintenant qu'il y a un coup monté par le très honorable premier ministre pour empêcher la création d'une marine de guerre canadienne.

M. NORTHRUP: Et par M. Churchill.

M. TURRIFF: Et par M. Churchill. Le premier ministre a cherché à tirer M. Churchill d'embarras et, certainement, M. Churchill s'efforce de lui rendre le réciproque. L'honorable ministre des Postes leur a fait entendre raison. Le peuple canadien comprendra ce jeu, et je défie le premier ministre et le personnage qui l'appuie d'en appeler au peuple canadien. (Exclamations à droite.) Nos honorables collègues sont bien braves, ils sont d'une gaieté exubérante; mais qu'ils osent faire face au peuple.

M. NORTHRUP: Nous ne pouvons pas lui faire face, il est derrière nous.

M. TURRIFF: Monsieur le président, si vous voulez bien rappeler l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) au respect du règlement, je vais continuer.

M. le PRESIDENT: Je pense qu'il n'est pas juste d'interrompre l'honorable député qui a la parole.

M. TURRIFF: Si le député d'Hastings ou n'importe quel autre désire prononcer un discours, je vais lui céder ma place. Je suis prêt à tout faire pour entendre la droite discuter cette question; mais il n'est pas juste qu'elle rompe le silence seule-

ment pour faire des interruptions. J'ai droit à un peu plus d'égards que ne m'en a acordé l'honorable député d'Hastings depuis quelques minutes.

M. NORTHRUP: Je ne voulais pas interrompre l'honorable député. Il nous a défiés de faire face au peuple, et je lui ai tout simplement répondu que cela nous serait impossible, parce que le peuple est derrière nous.

M. TURRIFF: Ce qu'il y a derrière l'honorable député, c'est une minorité du peuple canadien, et il le sait. La majorité, il l'a devant lui et il craint de lui faire face; il sait trop bien que s'il y avait des élections aujourd'hui son parti serait balayé du pouvoir. Je ne voulais que remercier mon honorable ami d'avoir déposé la lettre qu'il vient de lire. Nous comprenons beaucoup mieux la situation maintenant. Nous savons que les renseignements venaient de l'amirauté et non pas de personnes sans responsabilité ou de constructeurs de navires. C'est ce que nous désirions savoir et je suis heureux qu'il ait pris le bon moyen de nous éclairer en déposant toute la correspondance.

Je ne critiquerai pas les chiffres contenus dans cette note, l'honorable député de Carleton peut mieux que moi s'acquitter de cette tâche. (Rires.) C'est déjà assez que les députés des dernières rangées se mêlent de faire du tapage, je vous prierais, monsieur le président, de tenir au moins les ministres en respect. Je n'hésite aucunement à dire que le député de Carleton est beaucoup plus capable que moi de parler du coût comparatif des différents navires en Angleterre et au Canada. Je m'abstiendrai, par conséquent, de discuter les chiffres qu'on vient de déposer devant nous.

Je dirai, en terminant, que le premier ministre ferait bien de consulter le peuple. S'il est si certain de son appui, que ne le consulte-t-il pas? Ce serait chose beaucoup plus facile que de chercher à imposer cette mesure au moyen de la clôture dont la presse conservatrice nous menace.

Je vais maintenant laisser M. Carvell répliquer au mémoire.

M. CARVELL: Je crains que l'honorable député d'Assiniboïa ne m'ait confié une assez rude tâche en m'appelant à traiter un point comme celui-ci avant que j'aie pris connaissance du document en question et que j'aie eu le temps de l'étudier. Cependant, si le premier ministre se fût trouvé ici de bonne heure ce soir, et s'il avait entendu ce qui s'est dit en comité à ce sujet, il aurait été surpris de voir combien mon opinion concordait, à certains points de vue, avec ce qui est dit dans cette lettre. Je ne l'approuve pas en entier et je fais peu de cas des Canadiens qui applaudissent à certains sentiments qui y sont exprimés. Cet après-midi, j'ai parlé de Petits-Canadiens, mais je n'avais jamais pensé que des ministres de la couronne applaudiraient à une déclaration comportant qu'il est impossible de trouver des Canadiens qui veuillent s'enrôler dans la marine. Ces messieurs ont l'air de croire qu'on ne peut rien obtenir des Canadiens, si ce n'est leur argent. J'ai honte des Canadiens capables d'applaudir à des sentiments comme ceux-là. Quoi qu'il en soit, je me demande si ce qu'a dit le premier ministre a jeté la moindre lumière sur le projet qui est en délibération. Quant au mémoire, il nous dévoile au moins la pensée de M. Winston Churchill et il est bon que nous la connaissions. Le soupçon a envahi bien des esprits depuis le 5 décembre.

J'ai dit, cet après-midi, que le ministre des Postes avait fait un voyage en Angleterre, et il s'y est vraiment rendu. Mais je parlerai de cela un peu plus tard. Le mémoire dit que la construction des gros canons au Canada serait très coûteuse. (Exclamations à droite.) Mes honorables amis devraient déjà s'être aperçus que je puis leur tenir tête sur ce terrain. Ils se fatigueront avant moi. J'ai avoué qu'il ne serait pas praticable de construire de gros canons au Canada, ni peut-être d'y fabriquer des plaques de blindage, au début, bien que j'aie déclaré que nous pourrions avant peu fabriquer les plaques de blindage. Et M. Churchill le dit aussi. J'ai pris la peine de décrire au comité, quoique à la hâte, la manière dont on s'y prend pour fabriquer un canon de 13 pouces ½ ou de 14 pouces. Je l'ai vu faire; j'ai surveillé les opérations depuis le moment où la billette d'acier est sortie du haut fourneau et a été mise sous le marteau hydraulique jusqu'à celui où elle a été convertie en un article complètement façonné à l'autre bout de l'usine. Je l'ai vu façonner, forer, entourer de fils de fer. Le mémoire parle de la nécessité de machines compliquées pour enrouler le fil de fer autour des canons. Tout ce qu'il fallait c'était que le fil fût suspendu à la hauteur de 6 ou 7 pieds, et on l'enroulait sous une pression de 5,000 livres. Allons donc! c'était l'opération la plus simple de toutes. J'ai fait observer que l'installation des machines pour la fabrication de ces canons coûte très cher. Le mémoire dit qu'elle nécessiterait la pose de grues capables de soulever des fardeaux de 150 tonnes.

M. MACDONALD: Nous les avons au Canada.

M. CARVELL: Nous en avons une foule. M. Churchill ferait mieux de venir au Ca-

nada. Il croit évidemment que nous sommes une bande de Peaux-Rouges vivant au fond des bois. Une grue de 150 tonnes! On trouverait difficilement un atelier moderne au Canada qui n'ait pas une grue capable de soulever la moitié de ce poids. Cependant, il se sert de cette grue comme d'un épouvantail pour nous détourner du projet d'établir des usines au Canada. C'est ridicule.

M. BELAND: Il a oublié le banquet des constructeurs de vaisseaux.

M. CARVELL: Je soupçonne qu'un autre a rédigé le mémoire et qu'il y a apposé son nom. Il parle des difficultés qu'offre la fabrication des plaques de blindage, disant qu'il faut des hommes ayant appris pendant toute leur vie à surveiller le mélange des différents matériaux qui entrent dans la fabrication des plaques de blindage. S'il était déjà allé à Sydney, il y aurait vu des hommes qui ont appris pendant toute leur vie à surveiller de telles opérations. Ceux qui sont préposés à l'entretien des foyers à ciel ouvert doivent avoir des lunettes d'une fabrication spéciale et pouvoir dire à cinq minutes près à quel moment il faut éteindre certains feux. Il connaît l'instant où telle ou telle opération doit se faire pour fabriquer une certaine qualité d'acier. Pourquoi serait-il plus difficile de surveiller la fabrication de l'acier à Sydney que sur les bords de la rivière Tyne? M. Churchill semble ne rien connaître de ce que nous avons au Canada. A n'en pas douter, il ne sait que ce que le ministre des Postes lui a appris l'été dernier. Il nous dit que les machines électriques sont compliquées. J'ai parlé cet après-midi de la fabrication des machines électriques au Canada. J'en ai acheté au Canada et en Angleterre, et je vous déclare que ces machines sont les mêmes là-bas qu'ici. Je suis bien aise de faire cet éloge des machines électriques fabriquées au Canada. La Canadian Westinghouse et la Canadian General Electric peuvent livrer tout ce qui se fabrique dans l'univers en fait de machines électriques. Un de mes voisins me dit qu'on croit que l'Angleterre est moins avancée que nous de dix ans, quant aux applications de l'électricité. Qu'on essaie à Londres d'appeler son voisin au téléphone et si on obtient la communication en moins d'une demi-heure, ce sera un succès. Je puis apprendre à M. Winston Churchill qu'il ne peut pas trouver de machines électriques fabriquées en Angleterre comme celles qu'on fabrique au Canada. Si les Anglais réussissaient mieux que nous dans cette fabrication, pourquoi n'en trouverions-nous pas quelques-unes au Canada. Qu'on me montre un endroit au Canada où on trouverait une dynamo fabriquée en Angleterre. J'ai visité les grands chantiers maritimes de Harland et Wolff à Belfast, et

j'y ai vu des appareils qui produisaient la force motrice nécessaire à toutes les usines. Et ces appareils n'avaient pas été fabriqués en Angleterre, mais en Allemagne, et ils étaient les plus beaux que j'aie jamais vus —et j'en sais quelque chose. Cette lettre nous laisserait supposer que l'Angleterre est le seul endroit où l'on fabrique des machines électriques. Et le premier ministre offre ces radotages à la population canadienne comme s'ils venaient de M. Churchill.

J'ai avoué cet après-midi que, en ce qui concerne les canons, les tourelles et le blindage, il serait difficile pour le Canada de les fabriquer à l'heure qu'il est. J'ai dit que je croyais que nous pourrions fabriquer les plaques de blindage, et je le répète. J'ai déclaré cet après-midi—et le représentant de Colchester (M. Stanfield) l'a nié—que nous pourrions fabriquer les machines des navires au Canada si nous avions les plans et les devis. Je le dis encore, et M. Churchill le dit aussi. Il dit que cela n'est pas très difficile, mais il déclare que si nous établissons les appareils nécessaires à la fabrication d'un certain type de machines à vapeur et que ce type soit changé, comme il peut l'être, il faudra mettre ces appareils au rebut. Eh bien! c'est ce qu'il faut faire dans tous les cas semblables; cela est notoire.

Je ne m'étonne pas que l'honorable premier ministre n'ait pas voulu donner lecture de cette lettre. Si j'avais été à sa place, je n'aurais pas voulu insulter le peuple canadien en lui faisant connaître une telle lettre. Il avait conscience de l'énormité du document qu'il était forcé de communiquer à la Chambre, et je comprends qu'il hésitait à le consigner dans les pages du hansard. M. Winston Churchill nous informe sérieusement qu'il faut même des poulies et des cordages; vous ne pouvez donc avoir de chantiers maritimes parce que nous n'avons pas de poulies ni de cordages dans le Canada. Après avoir cherché à nous effrayer de toutes les façons possibles, il admet que l'établissement d'un chantier maritime ne coûterait que trois-quarts de million de livres, soit moins de $4,000,000. C'est exactement le chiffre mentionné par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Cet honorable député n'est pas allé demander ses renseignements à d'autres, mais il est allé lui-même sur les lieux, tout comme j'ai fait moi-même afin de me renseigner sur l'industrie manufacturière que j'ai décrite. L'honorable député de Saint-Jean a vu par lui-même que l'établissement du chantier maritime de Fore-River, avait coûté moins de $4,000,000, ce qui est exactement le chiffre de M. Churchill, qui pourtant nous dit que nous sommes incapables d'établir un chantier maritime. Il faut que ce soit parce que nous ne possédons pas les talents nécessaires.

M. LEMIEUX: Mais nous avons assez de talents pour faire de l'argent que nous enverrons en Angleterre.

M. CARVELL: M. Churchill croit que nous faisons tout notre argent dans la culture des prairies de l'Ouest ou dans la coupe du bois dans la forêt. Il ne se doute pas que nous avons des industries manufacturières. Le premier ministre nous dit ensuite qu'il faudra dépenser $50,000,000 avant d'être en mesure de construire des navires. Que nous faut-il faire? D'abord il nous faut trouver une usine de fer, et ensuite établir une aciérie. Je ne sais pas ce qu'a coûté l'aciérie de Sydney. On dit que le capital de la compagnie a été majoré, mais je ne crois pas me tromper en disant que le coût n'a pas dépassé $25,000,000 ou $30,000,000. Voici donc d'un seul coup la moitié du coût de l'installation. Et nous pourrions avoir aussi des aciéries à Hamilton et au Sault-Sainte-Marie.

M. CLARK (Red-Deer): Le premier ministre aurait dû savoir qu'il existait une aciérie à Sydney.

M. CARVELL: C'était le directeur général des Postes. Il ne sait même pas pourquoi nous avons des aciéries au Canada.

Voilà donc une autre somme de $3,000,000 ou $4,000,000 que nous n'aurons pas à dépenser. Mais une chose que M. Churchill n'a pas osé dire, c'est que nous étions incapables de construire des navires au Canada. J'ai discuté ce point pendant une demi-heure, et j'ai démontré ce qui entrait dans la construction d'un navire ordinaire en acier. J'ai dit que la compagnie Dominion Iron and Steel avait toute l'installation nécessaire pour laminer les plaques qui entrent dans la construction des navires, et qu'elle était prête à remplir les commandes qu'on lui donnerait. Mais, avec tous ces épouvantails que le premier ministre a appelés à son secours, il n'est pas arrivé encore à la moitié ou au tiers du coût d'un dreadnought. On admet que nous pouvons construire les navires, les machines et les dreadnoughts, que nous avons tout le fer et tout le bois nécessaires, et j'affirme que nous pouvons aussi fournir tous les appareils d'électricité. Nous avons donc tout ce qu'il faut pour construire un dreadnought—à l'exception des pompes. Comment un homme comme le premier ministre peut-il nous servir un document dans lequel on prétend que nous ne pourrons pas construire des pompes pour navires au Canada.

Il lui faudra ensuite, je suppose, acheter une mine de nickel pour terminer son installation. Je ne sais pas où il veut construire le reste, mais il admet que l'établissement d'un chantier ne coûtera que $4,000,000, et l'installation d'une acierie entre $25,000,000 et $30,000,000; trois ou quatre autres millions peut-être pour se mettre en état de faire les plaques. Nous admettons que nous ne comptons pas les canons, mais où prend-il les autres millions? Après avoir débité toutes ces calomnies sur notre compte, M. Winston Churchill est obligé d'admettre que nous pouvons construire au Canada des dreadnoughts qui ne coûteront que vingt-cinq ou trente pour cent de plus que si nous les faisions construire en Angleterre.

Le très honorable premier ministre a crié sur tous les toits que le coût serait de 33 et même de 40 p. 100 plus élevé, c'est une des raisons qui l'empêchait de donner lecture de ce document, qui confond quelques-uns de ses arguments. Mais lorsque le très honorable premier ministre va jusqu'à mépriser les Canadiens, je ne trouve pas de mots pour exprimer mon indignation.

L'amirauté anglaise nous dit que nous ne pouvons pas trouver au Canada les marins nécessaires, lorsqu'elle n'en sait absolument rien.

M. BENNETT (Calgary): Elle dit: à en juger par l'expérience du " Niobé " et du "Rainbow".

M. CARVELL: L'amirauté n'a jamais dit cela. Elle a dit: A en juger par l'expérience des trois ou quatre dernières années. Elle ne tenait pas compte de ce que le Gouvernement tory a fait pour décourager l'enrôlement. Elle n'a pas dit que nous avions réussi jusqu'aux élections de 1911 à recruter tous les marins dont nous avions besoin.

M. BENNETT (Simcoe): Comment avez-vous réussi dans les élections de 1911?

M. CARVELL: Je ne voudrais pas répondre à mon honorable ami en lui demandant comment il a réussi lui-même—trois ou quatre fois auparavant. Ce serait l'argument *ad hominem*.

M. BENNETT (Simcoe): Lorsque vous aurez été élu six fois comme je l'ai été, vous aurez plein droit de vous moquer.

M. CARVELL: Je ne dis pas cela comme un reproche à mon honorable ami. Je ne fais pas grand fond sur l'argument *ad hominem*.

Un DEPUTE: Voulez-vous une autre lettre?

M. CARVELL: Oh! non. Si mon honorable ami d'Annapolis avait avec cette pomme un morceau de pain beurré, son bonheur serait parfait. Une bonne et grosse pomme, un morceau de pain beurré et un bâton de sucre candi, voilà à peu près tout ce qu'il lui faut. On dit que, pour les prix du moment, les Canadiens ne s'enrôleront pas. Qui donc a dit cela? Le ministre des Postes seulement. Il assure qu'il serait impossible d'enrôler des Canadiens à qui

l'on offrirait 25 cents par jour, mais que l'on peut engager les Anglais à se battre pour vous à ce prix-là. Avons-nous jamais demandé aux nôtres de se battre moyennant 25 cents par jour? Non, monsieur le président, au temps où il était au pouvoir, le parti libéral n'a pas hésité à payer les marins dans une juste et raisonnable mesure, et il n'a pas eu de difficulté à obtenir des recrues.

M. BARNARD: Le Gouvernement précédent avait-il pour le "Niobé" ou le "Rainbow" établi quelle serait la solde?

M. CARVELL: Parfaitement.

M. BARNARD: A-t-il eu du succès ?

M. CARVELL: Il a obtenu tous les hommes qu'il lui fallait, et les a gardés jusqu'à l'arrivée au pouvoir de mes amis de la droite. Après ce qui s'est passé depuis, je ne blâme pas les matelots de déserter. Supposent-ils que l'on ne savait pas à bord ce qui se préparait, que l'on ne savait pas que le ministre des Postes mène aujourd'hui les affaires navales, que, pour le premier ministre, ces bâtiments ne sauraient servir de vaisseaux-écoles et n'en serviront pas? Les marins savaient que pour eux il n'y avait pas d'avenir. Quelque membre du Gouvernement connaît-il un cas où l'on ait cherché à ramener un de ces déserteurs? Si quelqu'un déserte la milice régulière du Canada, des agents de police sont mis à sa poursuite, on tente tous les moyens de le retrouver, et il passe au conseil de guerre.

Le mémoire de l'amirauté est allé plus loin, et il annonce qu'il lui est impossible de se charger d'équiper deux escadres, attendu que la nouvelle loi allemande sur la marine l'oblige à augmenter le nombre des vaisseaux de la flotte anglaise. Je demande à mes honorables amis de faire bien attention à ce passage, car il montre l'absolue absurdité de toute l'opération. Elle a naturellement supposé que, si nous formions deux escadres, elle aurait à les équiper. C'est ce que nous n'admettons pas; mais, puisqu'il lui est impossible d'équiper deux escadres construites au Canada, comment va-t-elle s'y prendre pour équiper les trois dreadnoughts que ce Gouvernement lui donne à construire en Angleterre? Va-t-elle les attacher à un quai jusqu'à ce que la rouille les aient détruits? C'est la déduction logique à tirer de ce mémoire. Je ne comprends pas pourquoi mon honorable ami n'a apporté ce document qu'après se l'être pour ainsi dire fait arracher. Il a été tenu par le peuple pour, j'allais dire presque un falsificateur de documents publics; mais ce serait peu parlementaire. Il ne s'est décidé à nous le communiquer que lorsque le souci de sa propre estime l'eût obligé à le faire et après s'être convaincu que, d'après la coutume de cette Chambre, un ministre qui a lu partie d'un document est tenu à lire le reste. Donc le chat est enfin sorti du sac, et le document nous est fourni. Nous sommes aussi heureux de l'avoir obtenu qu'ils le sont de nous l'avoir donné. Nous voulions en effet connaître l'opinion de l'amirauté. Ce n'est pas là ce qui changera notre affection pour le drapeau ou pour la Constitution. Nous n'en serons pas moins loyaux; mais nous donnerons au peuple du Canada une appréciation de certaines influences qui, selon l'expression de l'honorable député de Jacques-Cartier, ont été à l'œuvre en dehors du cabinet. Cependant, je ne reproche pas à M. Churchill la déclaration la moins patriotique qu'il ait faite à l'égard du peuple du Canada. Il ne fait que donner corps aux renseignements qui lui ont été fournis l'été dernier par la présente administration. Il ne doutait point en 1909 que nous ne puissions fournir des équipages à notre flotte, alors que nous construisions dix vaisseaux qui allaient employer la moitié autant d'hommes que les deux escadres. Il n'avait en 1909 aucun doute là-dessus. Qu'est-ce donc qui depuis a changé son opinion? Nous n'avions jusqu'à 1911 aucune difficulté à trouver des recrues. Qu'est-ce qui a changé son opinion? Que s'est-il passé au Canada? N'est-il pas raisonnable de penser qu'on lui a parlé précisément comme nous avons dit au peuple du Canada qu'on l'avait fait? Il est indubitable que le premier ministre et ses collègues n'aient l'été dernier assuré le gouvernement britannique que nous ne pouvions trouver du monde pour les vaisseaux canadiens, que nous ne pouvions, pour aucune considération, permettre que des Canadiens soient mis à bord d'un bâtiment de guerre, que nous ne pouvions permettre à nos jeunes gens de servir de cible aux boulets allemands ou de se faire écharper sur des canonnières anglaises dans des mers étrangères. Ils ont dit à M. Churchill que les équipages du "Niobé" et du "Rainbow" avaient déserté, et que ces navires ne valaient rien comme vaisseaux-écoles, qu'ils en avaient fini de la marine et que le Gouvernement ne voulait pas donner à la jeunesse du pays une occasion de servir sur des vaisseaux canadiens. M. Churchill ensuite renvoie au peuple du Canada les calomnies que l'on a débitées sur son compte. Mon honorable ami est assez intelligent pour savoir que le peuple du Canada comprendra que M. Churchill ne fait que répéter ici les misérables calomnies qui sont le fait de nos ministres.

Obtenir des renseignements du Gouvernement est une opération aussi difficile que l'extraction d'une dent. Mais écoutons la réponse des constructeurs de navires canadiens et de la compagnie des forges et des aciéries du Canada; voyons si ces messieurs se laisseront ainsi stigmatiser

comme des incapables, impuissants à apprendre la fabrication des plaques de blindage. Au lieu de ces preuves faussées qu'on a données à l'amirauté, l'été dernier, écoutons parler les vrais Canadiens qui réalisent des œuvres et peuvent se prononcer en connaissance de cause. On l'a remarqué, le mémoire de l'amirauté ne mentionne rien autre chose que les dreadnoughts; pas un seul mot, pas une seule ligne au sujet des contre-torpilleurs, des sous-marins ou des croiseurs, et l'on s'en souvient, dans sa première résolution en amendement, le parti libéral déclare qu'il ne construirait les navires de la flotte au Canada que dans la mesure où la chose serait susceptible de réalisation. Nous nous engageons à construire ces navires au Canada qu'autant que faire se peut; et à mon avis, en dépit du mémoire lu ici ce soir même, nous pourrions construire des dreadnoughts au Canada à bref délai, sauf les canons, les cuirasses et les plaques de blindage. Nous sommes en mesure de construire ces deux escadres, et nous serions aujourd'hui à l'œuvre, si le Gouvernement eût pris initiative sur les soumissions qu'il trouva au ministère de la Marine, après son arrivée au pouvoir, en octobre 1911.

Mardi, 11 mars 1913.

(Suite.)

M. KYTE: Les renseignements qui nous ont été fournis ce soir par l'honorable premier ministre justifient amplement le temps que nous avons consacré à la discussion de cette question. Il a répété que ces renseignements étaient d'une nature confidentielle et qu'il ne pouvait pas les rendre publics, mais il faut croire qu'il a changé d'avis, puisqu'il s'est enfin décidé à les faire connaître. Ces renseignements, au lieu de provoquer des applaudissements de la droite, devraient être accueillis avec un sentiment de confusion et d'humiliation, car ils comportent une insulte à l'adresse du peuple canadien.

En attendant le premier ministre citer la lettre du premier lord de l'amirauté, dans laquelle il est dit que le Canada ne peut pas construire des canons, je me suis rappelé qu'il y a cinq ou six ans, nous discutions ici la question de savoir si nous pouvions fabriquer des fusils et je me souviens que le ministre actuel de la Milice était le plus ardent champion du Canada et déclarait que nous pouvions fabriquer un fusil égal, sinon supérieur, à tous ceux qui sont en usage à Bisley et dans les autres concours de tir.

Il est dit dans le mémoire que l'Autriche a commencé à établir des chantiers maritimes en 1911, qu'ils sont maintenant terminés et qu'on a mis en chantier un dreadnought qui sera fini en 1914. Que trouve-t-on là pour corroborer ces remarques désobligeantes à l'adresse du Canada? En supposant que le projet du premier ministre soit adopté par le Parlement et que l'on commence à construire trois dreadnoughts, seront-ils terminés avant 1914? Il est généralement admis que ces navires ne pourraient pas être prêts avant trois ans.

En Autriche on a pu installer des chantiers et construire un dreadnought en trois ans, et l'Angleterre, avec tous les avantages qu'elle possède, ne pourrait pas livrer le premier dreadnought en moins de quatre ans.

Une autre objection signalée par le premier lord de l'amirauté, c'est que nous n'avons pas les ouvriers nécessaires. Quand la Dominion Steel Company ouvrit ses usines, en 1899, elle dut engager des experts à l'étranger; aujourd'hui le gérant est un citoyen de la Nouvelle-Ecosse qui dirige l'exploitation avec autant de succès et d'habileté que ses prédécesseurs. Mais si nous n'avons pas au Canada asez d'ouvriers d'élite pour construire des canons et des machines, ce n'est pas une raison pour que nous ne commencions pas à construire des navires, car je n'ai aucun doute que les ouvriers canadiens feraient, dans la construction maritime, des progrès aussi rapides que dans les autres industries.

La lettre dont le premier ministre nous a donné lecture aujourd'hui n'est pas la première déclaration faite par le premier lord de l'amirauté sur cette question de la construction et de l'armement des navires au Canada. Au mois de mars 1912, au banquet des constructeurs de navires, à Glasgow, M. Churchill s'est exprimé comme suit :

Cependant, nous sommes ici au milieu de constructeurs de navires, habitués à tenir compte des faits tels qu'ils existent et à résoudre des problèmes importants. Ces faits et ces problèmes, il nous faut les prendre tels qu'ils sont, car chaque nouveau développement dans les marines continentales, chaque nouvelle escadre lancée par un pays étranger, chaque nouveau pas fait dans le sens d'une augmentation des forces navales, tout cela tend à diminuer la mobilité mondiale de la marine anglaise.

Voici une grande occasion qui se présente pour nos possessions autonomes, ces nations jeunes et vigoureuses qui ont grandi sur tous les points du globe, à l'ombre du drapeau britannique, sous l'aiguillon et la protection de nos institutions. Elles ont déjà commencé à s'en rendre compte. L'Australie a entrepris la construction d'une puissante flotte moderne. La Nouvelle-Zélande a mis un beau navire en service dans la marine anglaise.

Au Canada, les hommes de tous les partis et appartenant aux deux nationalités, portent un vif intérêt à ce problème et se demandent quels sont les meilleurs moyens à prendre pour assurer la sécurité du Canada

et de toutes les parties de l'empire britannique. Je crois que nous recevrons bientôt la visite de représentants du nouveau gouvernement canadien qui doivent venir s'entendre avec le gouvernement et l'amirauté, sur un programme à adopter pour l'avenir.

Si depuis ces dix dernières années notre politique s'est constamment orientée vers la concentration de la marine anglaise sur le théâtre décisif des événements futurs, il me semble, et j'ose dire qu'il vous semblera aussi, que l'évolution navale des dix années à venir consistera dans la croissance des forces navales actives des grandes possessions d'outremer. Nous pourrons alors faire ce qu'on appellera sans doute une juste répartition du travail entre la mère patrie et les nations filiales et nous pourrons maintenir la suprématie des mers envers et contre tous, à l'endroit décisif, pendant que les possessions garderont et protègeront le reste de l'empire.

C'est ainsi que parlait le premier lord de l'amirauté, quand il avait présente à l'esprit la résolution adoptée à l'unanimité par cette Chambre, en 1909. Quand M. Churchill a-t-il changé d'opinion concernant les aptitudes des Canadiens sur ce point et d'où lui sont venus ses renseignements? Si le premier lord de l'amirauté a changé d'avis subitement, quelle garantie avons-nous qu'il n'en changera pas encore une fois et que nous n'aurons pas à constater que le mémoire qu'il a communiqué au premier ministre n'est pas un exposé fidèle de la situation, en ce qui concerne notre population?

Il ne faut pas oublier que l'amirauté anglaise n'est pas un corps responsable au gouvernement et qui change avec chaque gouvernement. C'est une institution permanente, composée de sept membres, présidée par le premier lord de l'amirauté. Ce dernier est le seul qui cesse d'en faire partie, quand survient un changement de gouvernement. Il se produit assez souvent de grandes divergences d'opinions entre les membres de l'amirauté et il y a quelques mois à peine, un membre jouissant d'une grande réputation, s'est démis de ses fonctions, parce qu'il ne s'accordait pas avec ses collègues et un autre expert en matières navales, lord Charles Beresford, ne partage pas la manière de voir du premier lord de l'amirauté et de ses collègues, sur plusieurs questions concernant la défense navale.

Avant d'accorder une valeur quelconque au document qui nous a été communiqué ce soir, nous devons être renseignés sur les circonstances dans lesquelles il a été remis au premier ministre, sur les renseignements qui lui ont servi de base et sur les sources auxquelles ces renseignements ont été puisés. Beaucoup de fonctionnaires de l'amirauté anglaise ne sympathisent pas avec le gouvernement du jour et il est fort possible que quelques-uns de ces fonctionnaires causent quelquefois des ennuis au premier lord de l'amirauté qui représente un parti politique opposé au leur. Je n'ai aucun doute que beaucoup de fonctionnaires de l'amirauté préfèreraient voir le parti unioniste au pouvoir.

M. KYTE.

Depuis que nous avons commencé l'étude de ce bill en comité général, les journaux conservateurs affirment que l'opposition libérale a adopté une politique d'obstruction, pour empêcher le Gouvernement de mettre à exécution sa politique navale et aussi pour le mettre dans l'impossibilité d'administrer les affaires du pays. Je repousse cette accusation avec toute l'énergie dont je suis capable. Jamais une accusation plus fausse n'a été portée. Même nos adversaires admettront que depuis le commencement de cette discussion, beaucoup de lumière a été jetée sur la question des forces navales de l'empire et sur les meilleurs moyens à prendre pour les augmenter. Nous avons dû siéger pendant dix jours pour obtenir des renseignements concernant le coût de ces trois dreadnoughts et le coût d'une escadre complète et cela seul est une raison suffisante pour justifier la détermination de l'opposition; je suis également convaincu qu'avant la fin de la présente semaine, nous aurons réussi à obtenir du premier ministre et du ministre de la Marine de nouveaux renseignements qui nous mettront mieux en état de décider la question.

On se rappelle que lorsque le premier ministre a proposé la deuxième lecture du bill, il n'a pas donné un mot d'explication concernant le coût respectif des deux projets en présence. Si les renseignements que nous sommes parvenus à obtenir nous avaient été donnés plus tôt, il est raisonnable de supposer que nous n'aurions pas été témoin de l'arrêt de la semaine dernière. Mais puisque le Gouvernement ne semble pas disposer à fournir les renseignements que nous demandons, notre seule ressource est de continuer la lutte. Je suis convaincu qu'avant la fin du débat, nous en saurons suffisamment pour apprécier les motifs qui ont poussé le premier ministre et ses collègues à exécuter une pareille volte-face, sur cette question d'une contribution à la défense navale de l'empire.

Dans une question aussi importante, il est bon de rechercher les précédents pour savoir ce qui a été fait, dans les autres parties de l'empire, dans des circonstances semblables. Les orateurs qui m'ont précédé ont parlé du rôle joué par l'Australie dans cette affaire.

Le gouvernement australien concluait en 1902, une entente avec l'amirauté britannique d'après laquelle il s'engageait à payer annuellement £200,000 à cette dernière. Ce montant devait indemniser l'Angleterre de la protection qu'elle avait accordée à l'Australie, grâce à sa marine de guerre. On suivit cette politique durant trois ans, on constata alors qu'elle était loin d'être parfaite; aussi, certaines correspondances furent échangées entre l'honorable M. Deakin, alors premier ministre de l'Australie, et le secrétaire d'Etat pour les colonies, relativement à l'opportunité de modifier cette politique. On exprima l'avis qu'au lieu d'ac-

quitter une contribution annuelle de £200,000, l'Australie fournît mille hommes à la marine de guerre britannique ,les frais encourus de ce chef devant être acquittés par l'Australie. J'ai, par devers moi, la correspondance échangée à ce propos; elle fait voir que l'idée de l'Australie, de maintenir une marine de guerre qui lui appartient en propre, n'était pas le résultat de la conférence de 1909, mais qu'elle datait de 1907. Cette correspondance établit encore que l'amirauté n'a jamais pris l'initiative des mesures que les colonies autonomes d'au-delà des mers devaient arrêter à ce sujet; au contraire, elle est toujours à se rendre aux désirs des gouvernements de ses colonies. A ce sujet, je pourrais faire observer que dans cette correspondance on relève des affirmations qui sont de nature à nous ramener—à seule fin de les comparer—à ceux qu'on retrouve dans ce mémoire de l'amirauté que le premier ministre a déposé sur le bureau le 5 décembre dernier. Les honorables membres de la droite s'efforcent de créer l'impression que l'idée de cette contribution de trois dreadnoughts, à l'encontre de celle de l'établissement d'une marine de guerre canadienne, vient de l'amirauté; cependant, la correspondance échangée entre le Gouvernement de la mère patrie et le premier ministre de l'Australie au sujet de la contribution australienne, éclaire parfaitement toute la question et démontre jusqu'à l'évidence que l'amirauté britannique a dû donner au chef du Gouvernement canadien les conseils appropriés à la situation.

M. MIDDLEBRO: Si l'argument de mon honorable ami vaut quelque chose, il doit s'appliquer également à la loi du service naval de 1910.

M. KYTE: En 1910 des projets de résolutions furent débattus et approuvés par toutes les colonies autonomes d'outre-mer; à ce moment-là il ne se trouvait personne pour aviser le premier ministre et ses collègues.

M. MIDDLEBRO: Si l'affirmation de mon honorable ami à l'effet que la présente administration a donné à entendre qu'elle fournirait des dreadnoughts à l'amirauté, est exacte, je suis en droit de penser que c'est le Gouvernement alors au timon des affaires et non l'amirauté britannique qui a arrêté les dispositions de la loi du Service naval de 1910.

M. KYTE: Je n'ai pas parlé du statut de 1910, mais de la résolution de 1909. La correspondance échangée entre l'Australie et l'amirauté établit hors de tout doute que cette dernière s'est tout spécialement gardée de soumettre la moindre proposition qui indiquât ce que l'Australie devrait faire. L'amirauté était prête à accepter la moindre proposition que lui ferait le Gouvernement de ce Dominion, du moment qu'elle ne contiendrait pas de disposition obligeant la Grande-Bretagne de placer certains navires de guerre du type arrêté dans la division maritime de l'Australie, dépense supplémentaire que devrait acquitter l'échiquier anglais. Le premier ministre Deakin a senti qu'il était du devoir du gouvernement dont il était le chef de maintenir une dépense locale qui servirait également à celle de l'empire; ses discours établissent, d'une façon à ne s'y pas méprendre, qu'il désirait vivement développer un esprit de patriotisme véritable; il affirmait qu'au fond de cette organisation se tenait un homme, l'habitant de l'Australie, possédant la volonté et le patriotisme qu'il fallait pour prendre part à la défense du Commonwealth. Le premier ministre Deakin proclamait que c'était là une politique qui devait recevoir l'approbation de tout Australien patriote et loyal.

J'aimerais à faire ressortir ce détail que l'amirauté anglaise n'a jamais laissé entendre aux colonies autonomes d'outremer qu'elles devaient arrêter tels moyens spéciaux pour aider l'empire.

Au cours de ce débat, comme pendant des discussions antérieures, on a reproché au parti libéral de ne pas s'être avancé assez loin et de ne pas avoir montré assez hautement son attachement à la mère patrie, tout cela, parce qu'il insistait pour conserver au Canada la haute main sur toute marine de guerre construite et manœuvrée par le Canada. Toutefois, le discours du premier ministre Deakin fait voir que le Commonwealth de l'Australie a insisté pour que le même principe prévalût et que sa marine de guerre restât sous sa haute direction.

En 1909, lorsque la conférence se réunit à Londres, cette dernière accepta le principe énoncé par le premier ministre Deakin en faveur de la création de marines de guerre dont les unités seraient construites et manœuvrées localement. Depuis lors, sir Georges Reid a déclaré qu'avant longtemps, on aurait terminé la construction de cinquante-quatre navires destinés à la marine de guerre australienne. Le premier lord de l'amirauté affirme que le Canada ne peut entreprendre la construction de navires de guerre et même qu'il lui serait impossible de faire la manœuvre des unités qu'il construirait, s'il se risquait dans cette voie. A cet égard, je puis dire que la population totale de l'Australie en 1907 s'élevait à 2,505,736 habitants, soit à peu près un quart de celle que le Canada compte aujourd'hui; pourtant, l'Australie a pu engager, depuis cinq ans, 1,000 de ses enfants à prendre du service dans la marine de guerre anglaise. On prendra ces hommes et on les fera passer des navires de l'amirauté britannique sur les navires australiens, lorsque ces derniers seront terminés.

Quelle excuse peut-on invoquer à l'appui de l'énoncé du premier lord de l'amirauté allant à dire qu'on ne pourra trouver au Canada les hommes dont on aura besoin? Les membres de la droite ont laissé entendre qu'on n'avait pu trouver un nombre suffisant d'hommes pour faire la manœuvre du "Niobé" et du "Rainbow", mais je puis faire observer que dans le rapport du Service naval pour 1911 on a établi que l'enrôlement, pour cette année-là, avait donné pleine et entière satisfaction et que l'on n'y mentionne la moindre désertion. La première fois que nous avons appris que l'on se plaignait de la rareté des hommes et du nombre considérable de désertions se rattache à la date du dépôt du rapport du Service naval au cours de la présente session du Parlement, après que nos adversaires eurent pris la direction de ce département. Le fait qu'on a été obligé de recruter les hommes dans les villes et les cités de l'intérieur des terres démontre la difficulté que présente cet enrôlement; en effet, les endroits tout désignés au recrutement des marins, sont les villes, les cités et les villages du littoral. Le dénombrement de 1910 établit qu'il y a 68,610 pêcheurs dans tout le Dominion et que le nombre des marins doit s'élever à 6,000 ou même à 8,000. Voilà où l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries doit aller chercher les hommes dont il a besoin pour faire la manœuvre du "Niobé" ou du "Rainbow", ou de tous les autres navires que le Canada pourra construire; j'ose dire que dans les villages des Provinces maritimes habités par les pêcheurs il trouverait, en moins de quarante-huit heures, tous les hommes qui lui manqueraient pour compléter les équipages des navires qui feraient partie de la marine de guerre canadienne. Deux cents jeunes gens du comté que j'ai l'honneur de représenter partent au mois de mars, chaque année, pour prendre du service à bord des navires de pêche des Etats-Unis. Ils s'engagent, d'abord, sur les navires côtiers, puis sur les vaisseaux qui font le cabotage et ils finissent par obtenir des emplois dans la marine des Etats-Unis. Il y a un exode continu de jeunes gens des villes et des villages des Provinces maritimes vers les Etats-Unis. Observons ici qu'on ne trouve pas dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse de ces grandes flottilles de navires de guerre où ils puissent trouver un emploi quelconque. J'ose dire que dans le cas des flottilles de navires de pêche de Gloucester et de Boston, les trois quarts des capitaines et les neuf-dixièmes des autres officiers des navires qui les composent, sont des Néo-Ecossais. Si le Gouvernement acceptait la politique énoncée en 1909, il n'éprouverait la moindre difficulté à se procurer le nombre d'hommes nécessaires à la manœuvre de ces navires. Cependant, bien que j'habite les Provinces maritimes et que je sois ainsi en mesure de connaître l'état de choses qui existe quant aux pêcheurs et aux habitants des villes et des villages du littoral, je serais forcé d'accepter l'affirmation de M. Winston Churchill allant à dire qu'on ne saurait trouver au Canada les hommes requis pour faire la manœuvre de ces navires!

M. KYTE.

Je serais forcé d'accepter l'affirmation de M. Winston Churchill allant à dire qu'on ne pourrait trouver au Canada les hommes requis pour faire la manœuvre de ces navires! On m'obligerait, moi, Canadien qui se respecte, à me tenir à l'écart et à accepter la décision du premier lord de l'amirauté basée sur des renseignements obtenus, je ne sais de quelles sources! Toutefois, j'immagine qui va bénéficier des informations fournies ainsi. J'ai signalé ce que fait l'Australie à l'endroit de la défense navale. Au cours des derniers jours écoulés, les journaux ont publié ce qui suit et qui indique jusqu'à quel point la population de l'Australie est prête à agir. Voici :

Melbourne, le 7 mars.—Que l'Australie se préoccupe grandement du programme naval qu'on est en voie d'exécuter, telle est l'opinion de lord Denman, gouverneur général de l'Australie, qui a ouvert aujourd'hui, un collège naval à Geelong. En déclarant que cet institut était ouvert, le gouverneur général a dit que la circonstance était une autre preuve que le peuple de l'Australie voulait posséder et manœuvrer ses propres navires de guerre dans le but de mettre à exécution le programme que lui avait tracé l'amirauté britannique lors de la dernière conférence impériale.

Faites de bons marins.

L'affirmation qu'on a faite d'après laquelle un Australien ne saurait devenir un bon marin se trouverait démentie pour toujours. Autant que je sache, l'Australie devrait réussir dans tout ce qu'elle entreprend.

Si je croyais cette affirmation, je serais porté à croire qu'il s'est trouvé quelques Petits-Australiens, comme on a certains Petits-Canadiens, pour dire que les habitants de leurs pays ne sauraient faire de bons marins. Cela en était rendu au point que lord Denman a cru nécessaire de signaler le fait et de mettre fin à cette colomnie. La dépêche ajoute :

Le sénateur Pierce, ministre de la Défense, a déclaré que le gouvernement avait décidé, tout en construisant sa marine de guerre, de ne pas limiter ses efforts à ce seul œuvre. On comprenait parfaitement que le pays devait entreprendre de faire lui-même la manœuvre des navires qu'il construirait. L'Australie pourrait peut-être offrir cent navires à la marine de guerre britannique, mais à quoi servirait ce don, si l'on ne trouvait les hommes qu'il faudrait pour manœuvrer ces unités? En terminant, le sénateur Pierce déclara que l'Australie travaillait de son mieux à créer un nouveau centre de puissance dans l'empire britannique.

Le ministre de la défense australienne a proclamé une vérité évidente, lorsqu'il a dit que l'Australie pourrait offrir cent navires à la marine de guerre britannique et que la Grande-Bretagne ne se trouverait pas en meilleur posture, si elle n'avait pas le nombre d'hommes requis pour manœuvrer ces vaisseaux. Il se trouve certains membres de la droite qui appuieraient cette doctrine n'étaient-ce les exigences de la situation qui forcent le premier ministre de donner des navires vides à la marine de guerre britannique, au lieu de lui en offrir qui seraient manœuvrés par de bons Canadiens.

Quant à ce que l'on fait au Sud-Africain, j'ai ici un cablogramme qui porte la date du 4 mars et qui fait voir comment la population de cette colonie en arrive à arrêter une politique qui sera de nature à rendre les plus grands services à l'empire. Là-bas, on ne se hâte pas trop de faire face à une urgence qui n'existe pas; il semble ici que le premier lord de l'amirauté n'exerce pas de pression sur la population du Sud-Africain et qu'il ne lui demande pas d'envoyer des dreadnoughts vides dans les eaux de la mer du Nord. Lorsque nous considérons que la politique du Gouvernement canadien n'aura d'autre résultat que celui d'ajouter trois dreadnoughts à la marine de guerre impériale d'ici trois ou quatre années—date la plus rapprochée,—nous comprenons combien il est ridicule de parler d'urgence. Le cablogramme relatif au projet de construction navale arrêté par le Sud-Africain se lit ainsi :

Ville du Cap, 4 mars.—Des milliers d'écoliers ont eu aujourd'hui la permission de visiter le croiseur de combat "New-Zealand". Le capitaine Halsey et ses officiers ont été invités à un déjeuner par le gouvernement.

Dans son discours, le ministre de la Défense Smuts s'est félicité du fait que l'Afrique-Sud a inauguré le programme consistant à offrir des vaisseaux de guerre à la marine. Il faisait allusion à l'offre faite par sir Gordon Spriggs d'un vaisseau de guerre de première classe à lord Goschen à l'occasion du jubilé de diamant. Cette offre avait été faite de sa propre initiative, mais elle a été changée plus tard en une contribution navale et l'amirauté a reconnu l'intention originale de sir Gordon Spriggs en nommant le croiseur "Good Hope".

La tendance générale du discours du ministre a été à l'effet que le ministre n'a pas de programme naval et qu'il doit prendre son temps pour élaborer un programme, afin d'avoir l'appui du pays, mais que, toutefois, le gouvernement n'oubliera pas ses responsabilités.

Le correspondant du "Daily Telegraph" dit que le discours a été quelque peu décevant, mais que, vu les difficultés domestiques, c'était tout ce qu'on pouvait attendre.

Les gens de l'Afrique-Sud ne parlent pas d'urgence. Ils vont consulter l'amirauté afin de savoir quel est le meilleur programme qu'il leur convient d'adopter. Vu les progrès faits par l'Australie dans la construction des navires de guerre, et vu la détermination de la part du Commonwealth de maintenir la suprématie dans l'océan Pacifique, il n'est guère difficile de prévoir ce que sera le programme du gouvernement sud-africain.

Ce gouvernement aura pour programme de coopérer avec le gouvernement de l'Australie pour maintenir dans les mers du sud un fort effectif de marine appartenant aux deux dominions et pourvus d'équipages fournis par eux. Je crois que le précédent établi par l'Australie au sujet de la défense navale ne devrait pas être mis en oubli par les Canadiens. Nous avons là une déclaration de ce que de fidèles et loyaux sujets britanniques croient devoir faire. Ils ont adopté un programme dont lord Tweedmouth a dit que cela vaut mieux que d'envoyer des dreadnoughts à la flotte européenne et je crois que les circonstances s'appliquent également au Dominion du Canada. Je crois que le jugement réfléchi du peuple du Canada approuvera le programme adopté par le Commonwealth de l'Australie et appuiera par une forte majorité le programme du très honorable chef de l'opposition en faveur d'une marine canadienne.

M. J. P. BROWN (Châteauguay): Je désire faire quelques remarques sur cette importante question et mettre en regard les vues exprimées par le très honorable chef du Gouvernement en 1909 et 1910, avec les arguments dont on se sert à l'appui du bill maintenant soumis au comité. Je veux parler de la partie du discours du très honorable chef du Gouvernement qui se trouve à la page 3521 des Débats de 1909 ; aussi d'une citation qui se trouve dans les Débats de 1910 à la page 3299, et je crois que tout homme raisonnable remarquera le contraste entre les paroles prononcées alors par le très honorable ministre et son programme d'aujourd'hui. Nous avons un grand nombre de raisons pour ne pas accepter le programme de contribution proposé par le Gouvernement et l'une des plus fortes est celle qui a été fournie par le ministre du Commerce (M. Foster) dans son discours prononcé le 29 mars 1909. L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a démontré que le gouvernement australien a adopté comme programme la construction d'une marine telle que proposée par l'ex-gouvernement du Canada. Certains honorables députés ont prétendu que nous ne pouvons pas construire des navires en Canada, mais à ce sujet j'aimerais à mentionner le discours prononcé en 1909 par l'honorable député de Simcoe (M. Currie) lequel discours se trouve à la page 3544 des Débats de cette année. L'honorable député de Hastings a, l'autre jour, en un langage éloquent, tendu la branche d'olivier en disant: faites disparaître toute distinction politique de cette question et adoptez un programme unique. Si cet honorable député pouvait seulement s'arranger chez lui de manière à ce que tout le monde

fût d'accord, il pourrait ensuite venir ici nous donner des conseils. Pour que nous puissions nous joindre aux honorables membres de la droite, il faudrait que ceux-ci se réunissent en "caucus" et avant qu'un "caucus"pût être convoqué, les honorables députés seraient partis dans une autre direction et auraient adopté un autre programme. On a dit que toute insulte ou tout ce qui peut être dit dans le but de ridiculiser le "Niobé" et le "Rainbow" est très agréable aux honorables membres de la droite. Cela est pénible pour tous les cœurs bien faits en Canada. Le ministre des Postes nous a dit que nous ne pourrions trouver les marins pour ces navires même s'ils étaient construits. L'ex-gouvernement a pris le soin de faire revenir des Etats-Unis les membres de la classe ouvrière qui y étaient allés, et s'il était remis au pouvoir il ramènerait non seulement les classes ouvrières mais une grande proportion des mille jeunes gens qui sont à bord des navires des Etats-Unis. Il y a quelques jours, le ministre des Travaux publics a dit: Pourquoi en appeler au peuple? Cette question a été soumise au peuple au cours de la dernière campagne. Assurément, il n'a pas songé à ce qui est arrivé dans la province de Québec. Nous savons tous que dans la proince de Québec une campagne a été faite par le parti conservateur à l'effet qu'il ne devait pas y avoir de marine; que si les conservateurs arrivaient au pouvoir le bill de la marine serait effacé de nos statuts à la première session du Parlement.

M. MACDONALD (Pictou): Nous avons discuté cette question durant trois mois et l'attitude du Gouvernement a été conforme à ce toryisme qui pendant un certain temps avait semblé être abandonné par son parti, mais qui, sous la conduite d'un chef qui fut jadis libéral, et avec les singulières caractéristiques qui suivent toujours les hommes qui renoncent à leurs idées primitives, le vieux parti tory semble s'être reproduit chez lui. Le chef du Gouvernement n'a pas été satisfait d'une considération raisonnable de cette mesure. Lors de notre retour après les fêtes de Noël, il n'a pas demandé des subsides comme tous les autres premiers ministres l'ont fait, mais il a placé cette mesure devant le parlement et il a dit qu'il nous fallait l'adopter immédiatement. Je ne suis pas prêt à dire quelle ligne de conduite eût été adoptée par le parti libéral s'il eût traité cette question de la manière ordinaire, mais après 17 ans de vie politique, je dis que je n'ai jamais vu un premier ministre essayer de traiter de cette manière une question importante. Il s'agit ici d'un programme qui change complètement les relations du Canada avec l'empire d'ici à un grand nombre d'années et pareille mesure mérite la considération la plus sérieuse. Le premier ministre a fait preuve d'un toryisme suranné digne des jours qui ont précédé la restauration en Angleterre. Cela ne réussira pas au Canada au vingtième siècle et les honorables membres de la droite commencent à s'en apercevoir. On a tenté de forcer la Chambre à adopter cette mesure sans même produire tous les renseignements en la possession du Gouvernement. Les honorables membres du cabinet sont restés absolument muets durant ce débat. Lorsqu'il était dans l'opposition le ministre de la Justice, le conseiller en loi du Gouvernement, a expliqué avec cette admirable lucidité qui lui permet de rendre claires comme de la boue toutes les assertions qu'il lui plaît de faire sur des questions de droit; il a déclaré que nous ne sommes pas constitutionnellement obligés de prendre part à la défense du Canada. Cependant, il y a dans le Gouvernement d'honorables ministres qui proclament leur fidélité à la Couronne et disent que notre devoir est de contribuer à la marine, en dépit de cette déclaration du ministre de la Justice.

Le premier ministre a demandé: Quelle est l'opinion de l'opposition quant à l'avenir du Canada lorsque nous aurons une population de 30,000,000. Notre réponse à cela est que lorsque le Canada comptera 30,000,000 d'âmes, les Canadiens d'alors, si le programme actuel du parti conservateur est adopté, déclareront que les hommes qui étaient au pouvoir en 1913 ont failli à leur devoir, ont eu honte de leur pays et n'avaient nullement confiance en son avenir. Nous, de la gauche, disons que le programme du Gouvernement est la menace la plus sérieuse qui ait jamais été dirigée contre l'unité impériale. Nous avons entendu l'autre soir l'éloquent tourbillon de Calgary dire que le Canada n'est pas une nation et insinuer que ceux qui appellent le Canada une nation sont de misérables Grits, tout-à-fait dépourvus de civisme.

Un DEPUTE: Très bien, très bien!

M. MACDONALD: Très bien, très bien! dit le Solon de New-Westminster; mais je lui citerai une autorité pour démontrer que le Canada est une nation, et mon autorité sera le meilleur impérialiste de toute leur bande. Suivant d'Asquith sinon son supérieur est Arthur J. Balfour dont les paroles méritent le plus grand respect, grâce à la profondeur de ses pensés et à sa longue expérience dans les affaires publiques. Voici les paroles de M. Arthur J. Balfour :

Au point de vue légal, je crois que le parlement britannique a la suprématie sur les parlements du Canada, de l'Australie, du Cap ou du Sud-Africain. Mais, de fait, ce sont là des parlements indépendants, absolument indépendants—(applaudissements)—et il est de notre devoir de le reconnaître et d'édifier l'em-

pire britannique avec la coopération de parlements absolument indépendants.

* * * * * *

C'est un fait universellement connu,—et je puis ajouter que nous ne devons pas le regretter mais nous en réjouir et nous en enorgueillir—que les grandes possessions d'outre-mer deviennent de grandes nations par elles-mêmes.

M. BELAND: Arthur Balfour est-il un séparatiste ?

M. MACDONALD: C'est le grand chef du parti unioniste, remplacé provisoirement par Bonar Law, mais toujours l'un des plus grands hommes d'Etat anglais. En présence d'un pareil langage, comment un honorable membre de la droite peut-il déclarer que nous n'avons pas le droit de nous appeler une nation. Lorsqu'il y a quelques années notre grand chef, sir Wilfrid Laurier, a parlé du Canada comme l'une des nations faisant partie de la constellation de peuples qui forment l'empire britannique, il a été accusé d'avoir proclamé l'idée que le Canada devrait être indépendant; mais nous avons ici l'un des plus grands hommes d'Etat de l'empire approuvant l'idée alors énoncée par sir Wilfrid Laurier. Jusqu'à ce que nous ayons une population de trente millions devons-nous être les bûcherons et les porteurs d'eau d'une autre partie de l'empire, tout simplement parce que' il y a deux mille ans, du temps de Boadicée, une colonie a été fondée en Angleterre, en Ecosse et en Irlande? Et sera-t-il dit que parce que ces pays sont plus anciens que les jeunes nations de l'empire, il nous faudra toujours nous courber devant eux et déclarer que nous leur sommes soumis? Lorsque nous aurons au Canada une population de trente millions, serons-nous une nation dans l'empire sans industrie de construction de navires? Aurons-nous des navires à nous pour transporter nos produits sur les marchés de l'univers et pour protéger les routes du commerce? Les honorables députés de la droite disent: Ne vous occupez pas du tout de cette construction des navires. Nous ne sommes qu'un jeune pays. Vous autres, Canadiens, vous êtes dépourvus d'initiative et d'intelligence. Tel est le raisonnement des Petits-Canadiens qui sont aujourd'hui au pouvoir. Je vois devant moi mon sympathique ami de Prince-Edouard (M. Hepburn) et je suis certain que lui et d'autres membres de la droite, s'ils disaient leur véritable pensée, seraient fiers d'adhérer aux principes énoncés par sir John Macdonald, principes que nous préconisons aujourd'hui.

Je suis certain qu'ils rougiraient de l'idée énoncée par leur présent chef—que le Canada, qui peut fabriquer toute autre chose, ne peut pas construire de navires—je suis certain qu'ils rougiraient à la pensée que notre grand pays tout palpitant de jeunesse verra ses aspirations contrariées.

Nous avons signé une convention commerciale avec les Antilles; nous nous disposons à conclure des conventions avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et nous subissons l'humiliation de voir notre commerce maritime entre les mains d'étrangers, de Norvégiens dont le pays n'a, ni la même population, ni la même superficie que le notre. Lorsque nous prolongeons nos voies de transport dans toutes les directions, n'est-il pas temps que nous nous occupions un peu de prendre des mesures pour transporter au-delà des mers les produits surabondants du Canada?

Quelle situation humiliante pour le Canada? Tous les vrais Canadiens savent dans leur for intérieur que c'est occuler le pays à une situation fausse, et nul député de la droite n'approuverait cette conduite, si son chef n'aurait pas été contraint de s'engager dans cette voie à cause de son alliance avec les nationalistes de la province de Québec. Il y a lieu de faire observer que certains nationalistes, bien qu'ils aient voté contre la 2e lecture du bill, consentent à rester ici jusqu'à trois et quatre heures du matin, et même toute la nuit, afin que la Chambre soit en nombre et que le ministère ne soit pas renversé à propos d'un projet contre lequel ils ont voté. N'est-ce pas là une belle coalition?

Je puis dire au premier ministre que, bien avant que le Canada renferme trente-millions d'habitants, il y aura au timon des affaires un gouvernement qui verra à procurer des vaisseaux pour le transport des denrées canadiennes et une flotte pour la protection des avenues de notre commerce. Tant que le présent Gouvernement sera au pouvoir, nous manquerons de moyens suffisants de transport maritime.

Le projet du Canada d'avoir des navires pour le transport de ses produits va de pair avec le projet d'avoir des navires pour la protection de sa marine marchande. L'intention du ministère est de ne rien faire pour la protection de nos routes commerciales, mais d'envoyer de l'argent en Angleterre jusqu'à ce que la fédération impériale soit un fait accompli, d'envoyer $35,000,000 tout d'abord, puis des dons de temps à autre, j'imagine. Il se peut que nos fils voient le Canada, et d'autres pays de l'empire ayant une population égale donner son adhésion à un projet de fédération impériale qui les mettra sur le même pied, mais les membres de la droite caressent un rêve fou, s'ils croient que ce jour luira de leur temps.

Quels sont les prétextes de cette politique que le Gouvernement annonce à grand renfort de trompettes et que toute la presse conservatrice du pays a acclamée? On prétend que le Gouvernement a réussi à pren-

dre des arrangements qui permettront au Canada d'assurer la paix ou de déclarer la guerre. Cependant, la presse conservatrice oublie de dire qu'à son retour d'Angleterre, l'automne dernier, le premier ministre se trouvait dans la même situation que sir Wilfrid Laurier, à son retour en 1911, après avoir pris des dispositions pour la représentation de notre pays au comité de la défense impériale.

Les membres de la droite parlent de ce que le Canada ne peut pas faire, et de ce que fait l'Australie, qui a environ la moitié de notre population, sans avoir des ressources comparables aux nôtres, ni des aciéries comme nous en avons. L'Australie s'est mise à l'œuvre en prenant pour principe que, à l'égard de la défense, ses fonds seront dépensés pour des navires qui lui appartiendront et qui ne serviront qu'à la protection de ses côtes. Quant à la représentation, elle ne dit pas qu'elle attendra que la fédération impériale soit un fait accompli. Les hommes d'Etat australiens n'entretiennent pas cette idée. Au contraire, ils disent que les arrangements concernant le comité de la défense impériale sont absolument satisfaisants.

Le représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) a dit que, à son avis, la flotte australienne est ce qu'il faut à l'Australie, mais il a prétendu qu'il y a une différence entre ce que l'Australie et le Canada doivent faire. Je ne saurais voir en quoi consiste la différence. Les côtes du Canada sur l'Atlantique et le Pacifique sont plus étendues que les côtes australiennes, et la nécessité de protéger nos routes commerciales est beaucoup plus grande pous nous que pour l'Australie.

Les députés de la droite parlent sans cesse de l'engagement qui se livrera dans la mer du Nord. Supposons que les navires de l'empire soient retenus dans la mer du Nord et qu'une escadre allemande s'avance de l'océan Pacifique, qu'arrivera-t-il aux vaisseaux apportant les blés canadiens à l'Angleterre pour alimenter les habitants de la métropole? Il y a des deux côtés de la Chambre des députés qui ont un sentiment plus noble de leurs devoirs publics et dont le seul désir n'est pas d'étancher leur soif du pouvoir. Dans toute ma carrière publique, il ne s'est pas présenté une question qui m'ait inspiré de plus fermes convictions que celle-ci, et je prie les membres de la droite de l'examiner avec des vues larges et de me dire pourquoi, l'Australie ayant renoncé aux contributions et s'étant définitivement arrêtée au projet d'une escadre agissant en coopération avec la marine impériale, le Canada ne ferait pas la même chose.

Occupant depuis dix ans un siège au Parlement et ayant observé les avatars de cette question navale depuis 1909, il m'est impossible de ne pas soupçonner les desseins des membres de la droite, surtout lorsque je vois ce qu'a fait et ce que fait encore l'Australie. Le Sud-Africain s'occupe aussi de cette question, et voici une dépêche de Cape-Town, du 7 mars, qui prouve que le Sud-Africain est contre les contributions. Comme tous les pays qui renferment une population virile, le Sud-Africain est décidé à suivre une ligne de conduite conforme aux aspirations naturelles de ses habitants et je crois que, lorsqu'ils se rendront compte de ce que l'Australie a fait et de ce que le Sud-Africain entend faire, tous les Canadiens honnêtes se révolteront à la pensée de la politique ignominieuse du gouvernement actuel.

Ecoutez ce qui se dit en Angleterre. Voici le Daily News du 8 mars qui fait observer que le programme ministériel, si on l'impose au Parlement, rendra le pire service à la cause de l'unité impériale. Ces messieurs qui se donnent pour les seuls apôtres de l'unité impériale s'apercevront qu'en suivant leur infâme programme, au lieu de favoriser l'unité impériale, ils répandent des germes de discorde, non seulement au Canada, mais partout où le drapeau est arboré dans l'empire. L'idée qu'un homme né au Canada, en Australie ou au Sud-Africain est inférieur à celui qui a vu le jour dans les Iles Britanniques est à la base de leur politique générale. Bien que les exigences politiques puissent être pour eux une excuse suffisante dans le moment et qu'ils croient pouvoir surmonter l'obstacle et se maintenir au pouvoir quelques mois encore grâce à cette politique, réflexion faite, ils s'apercevront que la vengeance les rattrapera, et que les dignes fils de ceux qui sont venus en ce pays jeter les assises de la nation canadienne dans les premiers temps de notre histoire ne souffriront pas l'humiliation que ces messieurs veulent leur faire subir. Le geste du premier ministre et la lettre de M. Churchill qu'il a lue nous ont fait assister à l'un des spectacles les plus humiliants que j'aie contemplés durant toute ma carrière parlementaire.

Que voulait faire le premier ministre? Depuis six semaines, cette correspondance est dans son pupitre, mais pendant l'étude de ce très important projet, il ne l'a pas montrée. Pourquoi ne s'est-il pas fié à son ministre du service naval relativement à cette question? Il n'a même pas assez de confiance en lui pour lui faire écrire une lettre ou corriger des documents. Le premier ministre était le dépositaire de tous les renseignements et il a permis que nous passions une semaine ici après nous en avoir communiqué une partie, puis il a apporté l'autre partie ce soir. Il a lu une lettre datée du 18 octobre 1912 qui a, je crois, été subséquemment corrigée au mois de décembre de la même année. Il exhibe ce soir une lettre datée du 18 décembre, quoique les deux lettres aient apparemment été écrites le même jour. Voici le texte de cette lettre:

M. MACDONALD (Pictou).

Cher Monsieur Churchill,—On m'a laissé entendre que la construction des grands navires de guerre du modèle le plus récent a été accompagnée de grandes difficultés dans les premiers temps et que le coût en a été excessif. Si ce n'est pas abuser de votre complaisance, je serais bien aise de recevoir à ce sujet des renseignements dont je pourrai me servir au besoin.

Lundi dernier, le premier ministre nous a communiqué un mémoire nous disant qu'il l'avait reçu en réponse à la lettre qu'il avait écrite. Il se présente ce soir avec une autre lettre, une lettre entièrement différente. Il nous disait il y a une semaine qu'il ne pouvait pas dire qu'il était en mesure de montrer une lettre du premier lord de l'amirauté, parce qu'elle pouvait être confidentielle, mais il en extrayait des passages. Maintenant, il la montre. A-t-elle quelque chose de confidentiel?

Londres, 23 janvier 1913.

Mon cher monsieur Borden,—Je regrette le retard dans l'envoi du mémoire ci-inclus. Il était inévitable et j'espère qu'il ne vous a pas causé d'ennuis.

Que veut dire le premier ministre et qu'y a-t-il de secret dans cette correspondance. Pourquoi ne pouvait-il pas, à titre de leader de la Chambre, nous la mettre franchement sous les yeux il y a une semaine? Il l'a apportée ce soir après avoir rassemblé tous ses partisans à portée de sa voix. On n'a jamais été témoin dans nos annales parlementaires d'une conduite aussi peu digne de la part du leader de la Chambre.

Il y a d'autres bizarreries dans les rapports du premier ministre avec M. Winston Churchill. Voici une autre lettre qui n'a pas été écrite en réponse à la lettre du 18 octobre ni à la lettre du 18 décembre que le premier ministre nous a communiquée cette semaine. Voici dans quelle situation nous sommes: nous avons deux lettres du premier ministre à M. Churchill, l'une lui demandant si l'estimation qu'il lui soumet est trop basse et le priant pour ainsi dire de l'augmenter, l'autre lui demandant clairement des renseignements au sujet de la construction de grands navires de guerre de modèle le plus récent—deux choses différentes et distinctes.

Je me suis occupé de la première question qui prouve que mon honorable ami a induit la Chambre en erreur lundi dernier lorsqu'il a supprimé cette lettre sous le prétexte qu'elle était confidentielle bien qu'elle ne renferme rien qui le démontre. Nous devrions avoir des explications plus complètes afin de savoir si cette lettre n'était pas là le 3 mars.

Nous avons une deuxième lettre, entièrement distincte de la première, portant la date du 25 janvier. Dans le mémoire qui accompagne cette lettre, M. Churchill donne des statistiques, concernant le coût de construction des navires de guerre, et nous trouvons dans ce mémoire l'assertion significative suivante:

J'envoie aussi un tableau indiquant de la même façon la différence dans le coût de l'entretien de navires de ce genre entre 1909-1910 et 1913, d'après les soldes qui sont payées en Angleterre; et comme l'on peut supposer que les Canadiens ne seront pas portés à s'enrôler dans une marine canadienne à moins que les gages ne soient aussi élevés que les salaires ordinaires des ouvriers canadiens.

Ceci montre l'ignorance grossière et la suffisance de Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, qui ne connaît pas le sujet dont il parle.

J'ai ajouté une troisième colonne montrant l'augmentation qui résulterait s'il fallait payer la même échelle de soldes que le Canada paie actuellement sur le "Rainbow" et le "Niobé", échelle qui est en moyenne d'environ les deux tiers plus élevée que celle payée sur la marine impériale.

J'ajoute aussi un tableau indiquant le prix que coûteraient des navires comme ceux que l'on propose, s'ils étaient construits (a) en Angleterre au prix courant de 1909-1910, à l'époque où la convention avec le gouvernement australien a été faite; et (b) à l'époque actuelle. L'augmentation considérable est due en partie à l'augmentation de force du croiseur moderne ou du cuirassé rapide.

Celui qui a donné ces renseignements à M. Winston Churchill lui a dit délibérément et positivement une fausseté. Nous n'avons jamais eu de difficultés à trouver des cadets. Le nombre que l'on pouvait admettre au collège naval était limité, et un plus grand nombre s'est présenté tous les ans aux examens que l'on pouvait admettre.

Le premier rapport annuel du sous-ministre du Service naval établit qu'on n'a rencontré aucune difficulté à trouver des recrues, et lorsqu'un homme comme M. Churchill, qui occupe le poste élevé de premier lord de l'amirauté, ose mettre son nom au bas d'un document comme celui-ci, dans lequel il insinue que, parce que pendant l'année que le conservateur a été au pouvoir alors que ce parti faisait tout ce qui lui était possible pour discréditer le "Niobe" et le service naval, afin d'empêcher le recrutement, il y a une grande différence entre l'état des choses en 1910-1911 et en 1913, il affirme quelque chose qu'il sait être faux ou que quelqu'un lui a fait croire faussement en le renseignant mal. Je ne crains pas d'affirmer cela.

M. Winston Churchill en écrivant cette lettre au premier ministre et en lui donnant ses objections à la construction de deux flottes, à cause de la difficulté d'obtenir des matelots et des cadets pour le "Niobé" et le "Rainbow", dit une chose absolument fausse. Si les honorables ministres qui ont réussi à amener ce politicien anglais d'une souplesse reconnue, à parler ainsi, voulaient dire à la Chambre et au pays ce qu'ils savent sur son compte et ce que les unionis-

tes anglais disent de lui, ce ne serait pas un beau spectacle, et je demanderai, en me servant des paroles mêmes de M. Bonar Law, comment on peut être assuré que les membres de l'amirauté ne se trompent pas dans leurs calculs actuels au sujet de ces matières? M. Bonar Law disait:

Comment pouvons-nous accepter les yeux fermés ce que nous dit l'amirauté après ce que celle-ci a fait durant les deux ou trois derniers mois seulement?

Et M. Bonar Law attaque dans les termes les plus forts possibles le premier lord de l'amirauté. Nos honorables amis de la droite dans cette Chambre ont applaudi à tout rompre la lettre de M. Winston Churchill parce qu'ils ont cru trouver quelqu'un qui osait dire ouvertement que le Canada ne pouvait rien faire. Quelle est notre politique au sujet de cette question? Elle est contenue dans la résolution proposée par le chef de l'opposition le 12 décembre dernier, mais le Gouvernement veut arracher $35,000,000 au peuple canadien pour les envoyer en Angleterre. Celle-ci en a-t-elle besoin? Non, l'Angleterre n'en a pas besoin. Elle a assez d'argent pour construire tous les navires qu'elle désire. Si l'Angleterre était dans le besoin au mois d'octobre dernier, pourquoi attendrait-elle jusqu'en mars, et certainement plus longtemps encore pour que le gouvernement canadien lui paie cette contribution? Le fait même que le gouvernement anglais crée dans le moment des rentes viagères aux vieillards, fait des réformes dans les assurances sur la vie, et améliore les conditions sociales du peuple, est un indice de ses grandes ressources financières. Mais l'honorable premier ministre du Canada ne s'arrête pas à ces choses; il demande d'une façon autoritaire au parlement et au peuple canadien d'obéir à sa volonté, et de ne pas demander de raisons.

M. Churchill dit que nous sommes incapables de construire des navires au Canada, mais je crois qu'il ferait bien de venir faire un voyage dans notre pays, et apprendre sur place ce que nous pouvons faire. Il ne nous connaît pas, et les chiffres qu'il donne au sujet du coût d'installation d'un chantier sont absolument et entièrement erronés; ils ont évidemment été basés sur la croyance que le Canada ne possédait pas les premières conditions nécessaires à la construction de chantiers maritimes et de navires de guerre. Je me rappelle avec quelle indignation le ministre de la Marine et des Pêcheries a repoussé l'allusion de l'honorable député de Saint-Jean, que la fabrication des plaques de blindage était aux mains d'un ring ou trust en Angleterre, et cependant un des principaux critiques de l'opposition sur les affaires navales en Angleterre a dit que la fabrication des plaques de blindage en Angleterre était sous la haute main d'un monopole.

Les six maisons anglaises qui en 1911 ont fait entre les mains du Gouvernement canadien les dépôts nécessaires pour entreprendre la construction dans notre pays des navires que le Gouvernement voulait faire construire à cette époque-là ont dit virtuellement que ce que M. Winston Churchill affirme au premier ministre dans ce mémoire est entièrement faux.

Le lundi semble être la journée que le premier ministre préfère pour faire connaître ses secrets. Lundi dernier il soumettait à la Chambre la lettre dans laquelle il demandait à M. Churchill s'il ne lui serait pas possible de lui fabriquer des chiffres plus élevés, et lundi de cette semaine il nous apporte une deuxième lettre. Il n'a pas demandé à l'amirauté si nous pouvions construire au Canada des croiseurs ordinaires ou des contre-torpilleurs ou des sous-marins. Non, il a demandé seulement de lui dire si le Canada pouvait construire un navire comme le "Lion".

On a dit que le Japon avait été obligé de faire construire ses navires en Angleterre. J'ai consulté l'annuaire naval et je n'ai pu y trouver qu'un seul navire japonais éait en construction en Angleterre ou en dehors du Japon. Au contraire, j'y vois que le Japon construit et a construit à Kobe et à d'autres endroits trois navires plus grands que les plus grands qui sont présentement sur chantier en Angleterre. Le premier lord de l'amirauté va donc trop loin dans ses assertions.

La lettre dit aussi que l'Espagne a établi des chantiers maritimes à Ferrol et à Carthagène, et a commencé la construction de cuirassés de deuxième classe avec l'aide de financiers anglais.

Je n'ai aucune objection à ce que les financiers anglais viennent au Canada nous aider à établir l'industrie des navires. Je ne sais quel a été le souffleur de M. Winston Churchill, mais son assertion que l'Angleterre est le seul endroit où l'on puisse construire des cuirassés d'escadre est absurde, car c'est un fait connu et qui peut être vérifié quand on voudra, qu'une demi-douzaine d'autres pays, sinon plus, en construisent.

Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas joué franc jeu? Pourquoi lorsqu'il a demandé ces renseignements, ne s'est-il pas contenté de demander à l'amirauté ce qu'elle pensait des moyens du Canada de construire, non pas seulement les cuirassés d'escadre les plus puissants et les plus modernes, mais aussi les navires d'autres types. S'il avait posé sa question de cette façon, tout constructeur de navire aurait répondu qu'avec nos aciéries nous pouvions construire un navire d'une qualité supérieure que ceux que l'on construit en Angleterre.

L'honorable premier ministre nous a donné aussi des renseignements très amusants au sujet de la longueur du temps qu'il fallait pour former des maîtres matelots, des

seconds, des mousses et des soutiers. Tous ceux qui ont été élevés sur les bords de la mer savent qu'il faut trois ans pour devenir maître matelot sur un navire, mais on peut être matelot ordinaire en moins de temps que cela, et je ne comprends pas ce qu'il veut dire lorsqu'il parle de trois ou quatre ans pour former un mousse. Je sais que des jeunes garçons de mon comté se sont enrôlés sur le "Niobé" et reçoivent des soldes satisfaisantes, et sont contents de rester à bord. Sur les côtes de l'Atlantique des centaines d'hommes se sont engagés comme soutiers sur les steamers qui naviguent sur la côte. L'ouvrage d'un soutier peut être appris sans aucune difficulté par tout homme qui est accoutumé à alimenter le feu des chaudières ordinaires. Les renseignements fournis par l'honorable premier ministre ne peuvent que tromper.

Quant à la prétention que nous ne pouvons pas trouver d'hommes d'équipage pour ces navires dans notre pays, je suis certain qu'il n'y a pas un député de la droite venant des Provinces maritimes qui, s'il voulait dire la vérité, ne voudrait pas avouer qu'il est poursuivi jusqu'à la mort par des gens qui lui demandent des emplois sur les navires du gouvernement. Il est heureux pour le premier ministre qu'il soit loin de son comté, car s'il était à Halifax, les marins de la côte ne le laisseraient pas tranquille, et avant très longtemps il découvrirait qu'il y a dans son comté plus d'hommes qu'il n'en faut pour fournir les équipages d'une demi-douzaine de navires du gouvernement. Mais il y a en outre tous les jeunes gens et hommes d'âge mûr qui habitent toutes les baies et tous les havres du golfe du Saint-Laurent, même de la côte du Labrador jusqu'aux Sept-Iles et jusqu'à Chicoutimi, sur la rivière Saguenay, puis ceux de la côte de Gaspé, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et du détroit de Northumberland, de l'île du Prince-Edouard, et des côtes de l'Atlantique jusqu'aux Etats-Unis. Me direz-vous que tous ces hommes n'accepteraient pas avec joie un emploi dans le service naval canadien si on leur rendait la chose possible? Ces hommes vivent sur la mer parce qu'ils l'aiment; c'est leur demeure naturelle et leur nombre est assez grand pour former l'équipage non seulement d'une flotte, mais de toutes les flottes dont le pays pourra avoir besoin.

Le Gouvernement devrait songer qu'il sera de son devoir de donner au pays tôt ou tard les mêmes facilités de transport océanique qu'il donne aux transports sur terre. La protection de nos routes océaniques est aussi essentielle que la création de transports sur terre. Mais au lieu de se mettre à cette tâche, le Gouvernement propose de dépenser $35,000,000 d'une façon absolument inutile, et il n'aura pris aucun moyen de résoudre un problème que le Canada aura à résoudre avant de nombreuses années.

Les honorables députés de la droite peuvent faire adopter la présente proposition par tous les moyens possibles, mais s'ils le font, ce sera l'acte le plus humiliant qui aura jamais été accompli au Canada, et chaque heure, chaque jour, après la consommation du marché conclu entre les deux coalitions siégeant à la droite de l'Orateur, le peuple canadien comprendra que son état de nation maritime est absolument désespéré.

Je voudrais entendre un honorable député ministériel énoncer ce que l'on permettra au Canada d'entreprendre en faveur de la protection de ses routes commerciales à la suite du présent bill. Je considère que l'action du Gouvernement couvrira de honte le front de tout Canadien. On nous a dit que nous sommes dans l'impossibilité de réaliser ce que d'autres peuples peuvent exécuter. Ma confiance dans la virilité et dans le sang vigoureux qui coule dans les veines de tout Canadien, de même que ma confiance de tout Canadien sont assez fortes pour me porter à croire que le sens commun de ce pays, lorsque tous les nuages, dont les jingoes, la presse jingoe et les appels des orateurs tories ont enveloppé cette question, se seront dissipés, se rendra compte que le Canada ne peut jouer qu'un rôle de nation dans l'empire et que nous ne pouvons conserver l'unité impériale qu'en établissant une marine canadienne, jouant sur mer le rôle que nous avons si magnifiquement joué sur terre.

M. McCRANEY: Nous débattons la question de dreadnoughts, parce qu'il s'est produit des évènements sur l'océan Pacifique dans les dix dernières années. La guerre russo-japonaise a révélé à l'univers que seuls les plus gros vaisseaux étaient réellement utiles. C'est pourquoi, depuis le commencement de 1907, la course aux dreadnoughts a assumé de si énormes proportions que, si mes chiffres sont exacts, il existe actuellement dans l'univers soixante-trois dreadnoughts évalués à 216,000,000 de livres sterling et que, à l'expiration de 1912, il y avait soixante-neux autres cuirassés de ce type, évalués à 172,000,000 de livres sterling, en cours de construction ou à la veille d'être construits, soit un total de 400,000,000 livres sterling. Au cours des dix dernières années, la situation s'est considérablement modifiée dans l'Extrême-Orient.

La Grande-Bretagne était alors prépondérante, aucune nation ne révoquait en doute son autorité, elle possédait la force navale la plus puissante. Puis la guerre hispano-américaine éclata. L'Espagne était un pays qui ne s'était pas développé conformément aux progrès qu'elle avait réalisés dans les siècles précédents. Elle devait en consé-

quence devenir une des nations déchues et elle fut chassée des Philippines. La guerre subséquente russo-japonaise est résultée en une victoire pour le Japon et une écrasante défaite pour la Russie. La conséquence de cette guerre a été que le dreadnought est devenu la principale arme de combat. Les Etats-Unis et le Japon ont détrôné la Russie et l'Espagne sur le Pacifique.

Voici l'état actuel des forces navales sur le Pacifique:

Pays.	Nombre de vaisseaux.		Tonnage.
Grande-Bretagne	4	cuirassés	50,000
Etats-Unis	6	"	81,500
Allemagne	2	"	23,000
France	2	"	15,000
Japon	29 gros cuirassés et 7 dreadnoughts en construction.		

Nous avons eu le péril allemand de 1909. Avant cette date, certaines colonies contribuaient à l'entretien de la marine britannique comme suit:

Australie, £200,000; Nouvelle-Zélande, £100,000; Sud-Africain, £85,000; Terre-Neuve, £3,000; Indes, £100,000; Canada, rien.

Le 29 mars 1909, le Canada arrêta un programme d'action et adopta une résolution de cette Chambre, qui devint l'expression de la politique des deux partis, et que la Grande-Bretagne, ainsi que les autres dominions avaient droit de croire être l'expression de l'opinion générale des hommes d'Etat canadiens. Afin que vous puissiez vous rendre compte de l'opinion du premier ministre à cette époquqe, je lirai un extrait du discours qu'il prononça le 29 mars 1909:

L'autre expérience tentée entre l'Australie et la mère patrie n'a donné de satisfaction sous aucun rapport. En Grande-Bretagne, on a peut-être considéré la contribution comme n'étant plutôt pas satisfaisante. En Australie, l'essai n'a pas en définitive reçu l'approbation du peuple, parce que la Grande-Bretagne s'est crue obligée de demander à l'Ausfralie d'étendre le champ d'opération de l'escadre. Les Australiens jugèrent qu'on n'employait pas effectivement la contribution qu'elle avait faite pendant quelques années en vue de la protection voulue des intérêts de l'Australie. En conséquence, la politique actuelle de l'Australie consiste à construire une flottille de sous-marins et de torpilleurs, qui, en cas de guerre, coopèreront avec les cuirassés et les vaisseaux de la marine britannique. On a fait observer au cours de ce débat que l'Australie, en établissant une force de ce genre, établirait une force qu'ils serait très [illegible] non impossible à l'Angleterre de détacher au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, elle fournissait la meilleure force possible en vue de la protection de l'empire.

L'Australie a donné suite au plan qu'elle a esquissé à la conférence impériale. Elle fait présentement construire un dreadnought et deux croiseurs en Angleterre.

M. McCRANEY.

En outre, elle construit à l'île Cokatoo, près de Sydney, un autre croiseur dans le but de compléter une unité de flotte, et trois contre-torpilleurs. Les trois sous-marins destinés à faire partie de l'unité de flotte ne sont pas encore en voie de construction. Elle a trois contre-torpilleurs en service.

Je désire pour un moment comparer les besoins de la marine australienne avec les travaux qui se poursuivent actuellement.

Conformément au plan des unités navales, l'Australie a adopté un plan pour la police de l'océan Pacifique. Un dreadnought était nécessaire, on en propose huit; trois croiseurs cuirassés sont nécessaires, on en propose dix; dix contre-torpilleurs sont requis, on en propose dix-huit; trois sous-marins sont requis, on en propose douze, et, en outre, quatre bassins de radoub. On a soulevé la question de l'équipement des navires et, à ce sujet, je désirerais citer l'article suivant du "Toronto World":

La jeunesse australienne est animée d'un si vif désir de s'instruire en vue de s'enrôler dans la marine du Commonwealth, que les candidats à l'école de la marine royale ont été tirés au sort. Il semble que, dans la fédération, ce furent ceux qui anticipèrent et proclamèrent l'impopularité du service maritime. Leurs soupçons étaient mal fondés, et il y a aussi peu raison de croire que le service n'aura pas un égal recours au Canada.

Le gouvernement australien s'est appliqué à assurer que les garçons qui s'enrôlent dans le service sur les vaisseaux-écoles fussent bien traités, de manière à ce que le service maritime fût toujours populaire. Les tarifs de solde sur les navires-écoles ont été fixés à $2.62 par semaine pour la première classe, et à $1.75 pour la deuxième classe. Il est alloué de l'argent de poche à compte de la solde réglementaire, jusqu'à concurrence de 50 cents par semaine, et le reste est placé au crédit de chaque cadet à la banque Commonwealth.

Si nous devons posséder une marine, je n'ai pas de doute que les résultats seraient tout à fait aussi satisfaisants, et il me semble, vu que les deux partis du Canada ont convenu qu'il devrait y avoir une marine canadienne, qu'on devrait éprouver peu de difficulté à mener à bien le projet.

Si nos amis, les conservateurs, jugent que nous ne projetons pas d'envoyer une somme d'argent assez élevée, ou que les vaisseaux projetés ne seront pas assez gros, il est très facile de suppléer au projet et d'améliorer celui que nous avons adopté. Il est intéressant d'observer que l'Australie n'a pas éprouvé de difficultés à se procurer les hommes nécessaires à sa marine. Voici les remarques de la Ligue de la marine au sujet de l'équipement des vaisseaux:

Les navires sont inutiles sans officiers et marins, et il existe un déficit considérable et bien connu. On prête au premier lord l'intention de demander un supplément de 5,000 hommes. Malheureusement, ces "hommes" seront en

grande partie des garçons lorsqu'ils s'enrôleront, et ils ne pourront immédiatement soulager la situation, et 5,000 hommes ne pourraient être que le commencement d'un développement considérable. Le recrutement du personnel voulu est même plus important que l'acquisition des vaisseaux eux-mêmes. En 1915, l'accroissement de la flotte sera tel, que pas moins de 150.000 hommes seront nécessaires, ce qui implique une augmentation de 12,500 en delà de deux ans. En outre, ceci entraîne l'augmentation des moyens d'instruction.

Il semblerait que la Grande-Bretagne, étant donnée la gigantesque politique navale qu'elle a entreprise dans les dernières années, éprouve des difficultés à équiper au complet les nouveaux vaisseaux qu'elle construit de temps à autre. La solution du problème du recrutement de ces 12,500 marins supplémentaires présente de graves difficultés, et l'on nous demande encore d'accroître ces difficultés en fournissant trois navires vides à l'amirauté britannique. Si j'ai bien compris le sens du mémoire du premier lord de l'amirauté, que le premier ministre a lu ce soir, je comprends qu'il expose que les difficultés de coopération entre l'amirauté et les colonies dans l'équipement des unités locales seraient actuellement bien plus grandes qu'en 1909, alors qu'on a d'abord projeté l'établissement de deux escadres. Ces difficultés seraient plus grandes si nous équipions nos vaisseaux de marins britanniques, mais elles cesseraient de l'être si nous les équipions de nos propres nationaux, et c'est la politique du leader de l'opposition.

Je n'ai jamais observé d'indice de divergence d'opinion en ce qui concerne l'attitude des partis politiques en Australie au sujet de la marine. C'est le peuple le plus démocrate de l'univers. Sa législation est très avancée, mais sur la question de défense, quelles que puissent être ses divergences d'opinion sur les autres sujets, il semble être unanime. Le haut-commissaire du Commonwealth à Londres, sir George Reid, a ainsi exprimé l'opinion du peuple australien:

> Notre jeune marine va arborer le pavillon blanc. Elle est postée dans les mers du sud et flotte le pavillon australien au beaupré, mais le pavillon blanc à la cîme. Je ne puis m'empêcher de penser que les inquiétudes des hommes d'Etat britanniques seront grandement diminuées, lorsque le Canada défendra le nord du Pacifique et le nord de l'Atlantique lorsque les Indes et le Sud-Africain protégeront les mers orientales et lorsque la Grande-Bretagne défendra le cœur de l'empire et augmentera naturellement la protection des routes commerciales de l'empire.

On pourrait demander pourquoi l'Australie désire une flotte aussi considérable. On en trouve la raison dans les conditions qui règnent en Australie. Il ne serait pas juste d'essayer de tracer un parallèle entre les conditions régnant en Australie et celles régnant au Canada. Le peuple australien s'applique à conserver une Australie blanche, il veut conserver l'Australie pour les Australiens. Si l'Australie croyait que sa meilleure protection serait une seule marine impériale, je suis certain qu'elle l'adopterait. Le problème de l'immigration orientale, est le problème de l'Australie, et c'est peut-être, dans un moindre degré, le problème du Dominion du Canada. Avant l'entrée en exercice du Gouvernement conservateur actuel, nous avons beaucoup entendu parler des dangers de l'immigration orientale par les députés de la Colombie-Anglaise.

On entend très peu parler de cela. Un seul discours a été prononcé par la députation de la Colombie-Anglaise sur cette importante question; c'est l'honorable député de Vancouver (M. Stevens), qui l'a prononcé. Il y a si longtemps que la voix de la Colombie-Anglaise s'est fait entendre que les paroles qu'elle a prononcées sont maintenant presque complètement oubliées. Il n'y a pas une province aussi riche ni aussi accessible qu'elle aux vaisseaux de guerre. S'il y a une chose que nous, de l'Ouest, tenons surtout à conserver pour le peuple du Canada, ce sont les terrains houillers de la Colombie-Anglaise et en cas de guerre entre le Japon et la Grande-Bretagne, ces terrains houillers courraient des risques, s'ils n'étaient pas bien protégés. Bien qu'il ne soit pas nécessaire d'avoir un programme de défense navale aussi vaste que celui d'Australie, nous ne devrions pas oublier que nous avons à faire face à quelques problèmes identiques à ceux qu'elle est appelée à résoudre et que nous avons grand intérêt à défendre nos côtes. Je ne crois pas que notre politique doive être déterminée par l'Australie. Nous devrions en jeter les bases indépendamment de ce que l'on pense en Angleterre et en Australie. Nous devrions savoir le résultat de toute dépense d'argent. Si nous achetons des vaisseaux, ceux-ci doivent être notre propriété et être équipés par notre peuple. En autant que la chose peut se faire, ils devraient être construits par nous. Peut-être fera-t-on trop de capital politique avec la lettre qui vient d'être lue à la Chambre. Je veux que les vaisseaux soient construits au Canada puisqu'ils peuvent l'être, mais je désire encore plus faire consacrer le principe que nous devons avoir la maîtrise de notre propre marine, que nous soyons propriétaires de nos navires et que nous les équipions nous-mêmes et qu'ils soient mis à la disposition de l'amirauté en temps de guerre, que nous les construisions quand et comme nous le pourrons. Le peuple d'Australie s'est entendu avec celui du Canada et de la Nouvelle-Zélande pour faire la police de l'océan Pacifique. En 1909, on lui a communiqué la résolution passée unanimement par ce Par-

lement affirmant l'idée d'une marine canadienne et il a eu foi dans les paroles prononcées dans ce parlement.

En 1912, il a constaté un changement dans la situation et si nous voyons l'Australie refuser de donner dans le changement de notre politique et protester contre elle, nous n'avons pas lieu d'être surpris. Voici ce que disait le "Sydney Morning Herald" dans un récent article:

Nous n'avons pas l'intention de nous mêler aux controverses des autres dominions, mais nous croyons que le seul moyen pour le Canada de contribuer d'une manière satisfaisante à la défense du Pacifique est d'établir une unité navale locale qui agira à l'unisson des autres forces impériales du Pacifique. La question du contrôle de ces forces est importante, mais peu difficile à résoudre, puisque l'on semble disposé à accepter l'avis de l'amirauté d'utiliser les navires en disponibilité le mieux possible et sous le plus court délai en cas d'urgence.

Le "Times" de Londres fait la remarque que la situation est changée et demande une nouvelle conférence impériale sur la défense. Je désire citer aussi l'opinion d'un autre journal anglais influent, le "Manchester Guardian", qui dit:

La politique des flottes séparées, adoptée d'une manière délibérée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande, était aussi la politique du Canada jusqu'à l'arrivée de M. Borden au pouvoir. Mais d'après la nouvelle loi navale discutée actuellement par le Parlement canadien, les trois vaisseaux promis par le Canada ne seront pas canadiens, mais anglais et stationnés dans les eaux britanniques; avec comme restriction qu'il sera loisible au Canada après avis de retirer son cadeau et de mettre les vaisseaux sous les ordres de sa propre amirauté, dans ses eaux. Les journaux conservateurs et notre amirauté voient en cela une amélioration dans l'efficacité navale. Ce n'est pas notre avis. Nous avons souvent discuté les objections politiques que comporte le plan du Gouvernement du Canada, l'opposition à Ottawa les fait valoir, à son point de vue, d'une manière très vigoureuse. La principale c'est que ce plan heurte le nationalisme colonial et le principe "pas de taxe sans représentation", et que s'il est modifié en donnant au Canada voix délibérative au comité de la défense impériale, le parlement impérial a un juste grief à part celui du parlement du Dominion, parce que le comité n'est entièrement responsable à aucun d'eux. Mais est-ce qu'il n'y a pas aussi des objections navales également fortes? Nous croyons qu'il y en a et il nous semble que ce serait manquer de gratitude envers l'Australie et la Nouvelle-Zélande, les premières colonies à avoir une flotte à elles propre, que d'essayer de faire croire que le service qu'elles offrent à l'empire est moins grand que celui que le Canada offre de rendre par sa nouvelle loi. Remarquez que dans le calcul des forces navales relatives, les flottes de ces colonies ne sont pas comptées comme faisant partie de la nôtre. Pour être pratiques, il serait aussi bien que les trois dreadnoughts canadiens fussent placés dans la mer du Pacifique; nous n'oserons pas les compter comme faisant partie de nos forces permanentes.

M. McCRANEY.

Mais nos rivaux maritimes d'après le principe qu'il leur faut tenir compte de tous les éléments qui leur sont adverses doivent nécessairement les inclure dans leurs calculs, de sorte que le premier désavantage du plan canadien comparé au plan australien est d'augmenter l'émulation dans la construction des navires. Mais ce n'est pas tout. La décentralisation a ses avantages en marine comme en politique. Le plan australien place toute la force de la nation dans la flotte, le plan canadien la divise. En Australie et en Nouvelle-Zélande tout le monde s'intéresse à la marine; au Canada ce sera toujours une question de partis politiques. Le plan australien sera évidemment fertile en nouvelles idées et en tactiques stratégiques; le plan canadien aura pour effet d'encourager la centralisation dans le contrôle et l'administration et une uniformité mortelle aux idées de marine. Il y a ceux qui croient que la contralisation du pouvoir naval britannique dans les eaux européennes a déjà été poussé trop loin et que le fait pour nous d'essayer de retenir ici les vaisseaux des colonies serait abdiquer une trop grande part de notre puissance comme empire universel.

Quoi qu'il en soit, nous n'avons aucun doute qu'une réserve dans les marines coloniales nous vaudrait plus en temps de guerre que les contingents des colonies susceptibles d'être retirés, sur lesquels on ne peut abolument partant compter et sans entraînement comme marins. Mais il y a naturellement de plus les considérations politiques. Toute augmentation des forces à la disposition de l'amirauté serait chèrement achetée, c'est au prix de la désagrégation du nationalisme des colonies, si elle détourne de la mer la force de la nationalité coloniale; il est dangereux que le présent bill canadien ne tende vers ce résultat.

Les rapports touchant la soi-disant déloyauté des Australiens réduits au silence par l'honorable J. Scaddan.

(Association de la presse canadienne).

Londres, 18 février.—Les rapports accusant de soi-disant déloyauté envers la Grande-Bretagne, l'Australie et spécialement les ouvriers australiens ont été démolis hier par le ministre du Travail, l'honorable John Scaddan, de l'ouest Australie, alors l'hôte de sir Newton Moore. " Il n'y a aucune nécessité, a dit l'honorable M. Scaddan, pour les journaux anglais, de persister à révoquer en doute le loyalisme de mon pays; s'il y a un changement dans l'état du pays c'est que son patriotisme est plus vivace que jamais. L'Australie se rappelle l'aide financière que lui a fournie l'Angleterre lorsqu'il s'est agi pour elle de s'établir et de se coloniser, et elle lui est reconnaissante d'avoir placé autour d'elle le cordon de protection navale et militaire sans quoi le développement industriel de ses ressources n'aurait pu se faire en sûreté. Les classes ouvrières d'Australie apprécient surtout cette aide et espèrent que cette protection leur sera continuée, car sans les fonds qu'on espère obtenir encore d'Angleterre le progrès et le développement de l'Australie seront retardés. (Applaudissements).

J'ai donné l'opinion d'un Australien et d'un organe important de l'opinion, le "Manchester Guardian" sur la politique altérée que le gouvernement canadien soumet et nos nouvelles relations avec l'amirauté

et la colonie australienne en particulier. L'honorable député de Pictou a fait voir que les 95 p. 100 de la population australienne sont nés en Angleterre. C'est un pays où on ne parle qu'une langue. Je ne crois pas qu'il puisse se croire doué de plus d'avantages qu'un pays peuplé de races différentes comme l'est le nôtre. On serait porté à croire qu'un pays comme celui-là aurait adopté la politique la plus favorable à l'empire qu'il serait possible de tracer. Cependant, le plan qu'il a adopté, une fois transporté ici, nous fait passer pour des séparatistes. Malheureusement, il y a dans ce pays-ci, comme dans la mère patrie, des gens qui accusent de déloyauté ceux qui ne pensent pas comme eux. Le très honorable James Boyce a donné samedi, dans un discours son opinion sur le peuple australien. Il a dit:

Vous pouvez demander comment il se fait que l'impérialisme a fait du chemin en Australie et en Nouvelle-Zélande. Il n'était pas aussi vivace là qu'ici il y a trente ans. Je vais vous en donner une raison: parce qu'en Australie et en Nouvelle-Zélande, de même que chez les autres dominions autonomes, on a compris que le gouvernement autonome accordé par l'Angleterre était un don complet et fait de grand cœur (applaudissements). Il n'était pas possible, il n'aurait pu être possible que le sentiment en faveur de l'unité de l'empire atteignît le point qu'il a atteint soit au Canada, en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans la colonie du Cap, n'eût été la conviction que le principe du gouvernement autonome est devenu un principal instrument lié à l'impérialisme et que les dominions autonomes auraient toute la liberté qu'ils désireront (applaudissements). Grâce à ce principe, l'unité de l'empire a des fondations plus profondes et plus solides qu'elle n'aurait jamais pu avoir auparavant.

Il attribue à leur autonomie leur loyalisme à l'empire. Leur loyalisme, dit-il, est dû au principe même que le bill actuellement devant nous a pour objet de nous enlever. Le Canada aurait peut-être un dixième de la représentation dans un conseil de l'empire et après quelque temps sa voix aurait à peu près cette importance dans le conseil. S'il y a quelque chose dans le droit de représentation, ce quelque chose doit avoir la responsabilité pour base.

Nous sommes justes quand nous disons à nos amis de l'autre côté: Vous avez établi un nouveau principe, vous vous êtes éloignés des principes établis en 1909, vous ne vous occupez pas simplement d'une question de détail, vous n'augmentez ni ne diminuez, mais vous nous engagez dans quelque chose qui par les discours que vous avez faits, comme par le silence que vous avez observé nous lie à l'idée d'une seule marine et vous ne donnez au peuple du pays aucune chance d'exprimer son opinion sur cette idée, en violation de vos engagements. Les conservateurs, y compris M. Monk, nous ont dit: Vous êtes là et nous sommes ici. Si cet honorable député était à la Chambre, et je regrette son absence, la situation serait aujourd'hui que les conservateurs sont là et que lui ne sait pas où il est. S'ils sont là et nous ici, c'est par suite de la dernière élection qui s'est faite sur la réciprocité.

On a fait circuler dans mon comté un document demandant aux chefs politiques de faire disparaître cette question de la politique.

Les questions qui soulèvent des conflits de race et des controverses religieuses peuvent très bien être tenues en dehors du domaine politique, mais, la question à l'étude est une des plus importantes qui soient venues en discussion depuis nombre d'années, et je ne vois pas comment on pourrait la tenir en dehors de la sphère politique.

Il faudrait consulter le peuple sur cette question qui touche à nos relations avec la mère patrie; je ne redoute pas le résultat, car je suis convaincu que l'élément vraiment canadien s'affirmera catégoriquement.

M. SINCLAIR: Le premier ministre n'a pas traité les membres de cette Chambre avec justice en déposant les renseignements qu'il a lus ce soir et en ne nous donnant pas l'occasion de les étudier.

Dans sa déclaration le premier lord de l'amirauté a informé le peuple par la bouche du premier ministre de ce pays, qu'il ne pouvait ni construire des navires, ni leur fournir des équipages au Canada. Je suis surpris que le premier ministre soit obligé de traverser l'océan pour savoir si nous pouvons faire pareille chose. N'avons nous pas compétence pour juger de notre capacité de construire ces navires et de leur fournir des équipages? Y a-t-il quelque preuve que le premier lord de l'amirauté sache que nous avons dans ce pays de grandes aciéries? Nous n'avons jamais prétendu que nous devrions construire les dreadnoughts au Canada, et il a été admis au cours du débat qu'il serait plus sage de notre part de faire construire deux des navires de l'autre côté de l'océan et de construire au Canada les croiseurs légers, les sous-marins et les contre-torpilleurs.

On commencerait ainsi la construction des navires pour la marine canadienne, et le moment venu où nous aurions besoin de nouveaux dreadnoughts, nous aurions développé une industrie suffisante pour construire ces navires au Canada.

Le mémoire dit qu'il faudrait approximativement £15,000,000 pour établir un chantier de marine au Canada, mais cette affirmation est si outrée qu'elle ne saurait mériter créance. Nul chantier de marine ni en Grande-Bretagne, ni en tout autre pays du monde, n'a coûté autant que cela. Le même document observe qu'un nouveau

chantier de marine se construit en Grande-Bretagne au coût de trois quarts de millions de livres, ce qui, je suppose, est une estimation légitime du coût de l'équipement d'un chantier de marine et cela contraste singulièrement avec la déclaration du même mémoire portant qu'il en coûterait £15,000,000 pour faire cet ouvrage. Il n'y a rien de très coûteux dans l'établissement des chantiers de marine. Il faut beaucoup de place et de nombreuses machines, mais la construction de la coque d'un navire n'est pas une opération mécanique fort compliquée. Les machinistes, les fabricants de chaudières, les riveteurs, les charpentiers et les peintres peuvent se trouver en abondance au pays, et l'on aurait aucune difficulté à se procurer ces classes d'artisans pour le service de nos chantiers. Les dessinateurs et les contremaîtres devront nécessairement être amenés ici de l'étranger pour faire l'ouvrage le plus technique se rattachant à la mise en chantier et à la construction des navires, mais plus tard on pourra trouver ces ouvriers d'élite au pays même. Dans ce document on nous dit qu'il sera très difficile de fournir des équipages aux escadres que nous nous proposons de placer sur les deux océans, mais je doute que la difficulté soit plus grande maintenant qu'en 1909. Un honorable député de la côte du Pacifique a dit qu'il nous faudrait recruter des Chinois ou des Japonais pour les équipages des navires sur la côte du Pacifique.

Je suis porté à contester cette affirmation. Je connais quelque chose de la côte de l'Atlantique, et je partage l'opinion de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) lorsqu'il dit que la difficulté sur la côte de l'Atlantique, lorsqu'il faut fournir un équipage à un navire, c'est de faire un choix parmi les hommes qui s'offrent. Il y a toujours plus de demandes que de places. Le premier ministre se rend en Angleterre pour se faire dire qu'il y aura des difficultés à trouver des équipages pour les navires au Canada, mais il devrait être mieux renseigné que le premier lord de l'amirauté sur les affaires du Canada. Pourquoi serions-nous obligés de demander l'avis de l'amirauté sur une question de cette nature? Un autre paragraphe de ce document dit que si nous commençons la construction de deux escadres, nous serons obligés de faire venir des hommes expérimentés pour manœuvrer les navires et faire fonctionner les canons. Vous remarquerez, monsieur le président, que le Gouvernement projette d'envoyer trois dreadnoughts de l'autre côté de l'océan sans équipages. D'après les renseignements que j'ai pu recueillir, il faut environ 1,000 hommes pour monter un de ces dreadnoughts, de sorte qu'il en faudre au moins 3,000 pour monter ces trois dreadnoughts vides que nous proposons d'envoyer outremer. Si l'amirauté est prête à placer des hommes sur ces trois navires de guerre, comment se fait-il que ce serait trop forcer les ressources de l'amirauté que de fournir quelques marins expérimentés pour mettre en marche des escadres sur le Pacifique et sur l'Atlantique? C'est une question à laquelle le premier ministre devrait répondre. Toute cette discussion provient de ce que nous n'avons pas confiance en nos propres connaissances de nos affaires, mais que nous allons en Angleterre consulter les gens sur des choses que nous connaissons mieux qu'eux. Les deux questions qui semblent décidées, c'est que nous ne pouvons construire des navires et que l'amirauté ne peut leur fournir d'équipages. La prétention que nous sommes dans l'impuissance de construire des navires a été amplement réfutée par les six grandes maisons d'Angleterre qui sont prêtes à construire des navires pour nous. Je suis surpris que le ministre des Finances, qui a la réputation d'être un homme de progrès, ne saisisse pas l'occasion de faire quelque chose pour mettre en œuvre la grande industrie des constructions maritimes qui aiderait tant notre industrie de l'acier et nos entreprises manufacturières.

Le ministre de la Marine nous a dit qu'environ 10 p. 100 seulement du commerce océanique du Canada est transporté par des navires canadiens. Ce n'est pas une situation qui nous fasse honneur.

Une des raisons qui autorisent l'opposition à retenir si longtemps le comité est la nécessité d'obtenir des renseignements sur l'importante question soumise à la Chambre.

Le ministre de la Marine disait, il y a quelques jours, que le coût de la construction d'un navire de guerre aux Etats-Unis est supérieur de $125 par tonne au coût de construction d'un navire de même classe en Angleterre.

D'après "l'Annual Navy League", le "Collingwood", navire britannique construit en même temps qu'un navire de type similaire aux Etats-Unis, a coûté £89.9 par tonne, tandis que le navire américain, le "Delaware,", construit à Newport, a coûté £92.5 par tonne. Ces deux navires sont à peu près égaux en grandeur, en vitesse, et en chevaux-vapeur. Le "Collingwood" a un déplacement de 19,250 tonnes, et le "Delaware" un déplacement de 20,000 tonnes. La force en chevaux-vapeur, indiquée pour le "Collingwood" est de 24,500, et pour le "Delaware" de 25,000.

La vitesse du "Collingwood" est de 22 nœuds, celle du "Delaware" de 21.98. L'armement du "Collingwood" se compose de douze canons de 10 pouces, et celui du "Delaware" est le même.

La quille du "Delaware" a été mise en chantier le 11 novembre 1907 et le navire a été mis en commission le 11 avril 1910. La quille du "Collingwood" a été mise en

chantier le 3 avril 1908, et le navire mis en service le 19 avril 1910. On constate donc que ce sont presque des navires jumeaux, et la différence par tonne en faveur de la Grande-Bretagne n'est que de $13, au lieu de $125, comme l'a dit le ministre de la Marine.

Un nouveau navire a récemment été donné à l'entreprise à Washington. Ce sera le plus grand dreadnought du monde. Le "Lion", le plus puissant dreadnougt britannique, est de 28,000 contre 31,000 tonnes. Il y a eu beaucoup de progrès dans la construction des navires aux Etats-Unis.

Si le Gouvernement canadien avait un peu de l'ambition, de l'esprit d'initiative du gouvernement américain et s'il accordait quelques entreprises pour des navires de guerre à des maisons canadiennes, nous pourrions aussi établir une grande industrie de constructions maritimes. L'autre jour, le ministre de la Marine a lu un document venant, dit-il, de la grande maison de constructions maritimes Swan, Hunter et Wigham Richardson (à responsabilitée limitée), et ce document affirme que la construction des navires au Canada, coûterait 50 p. 100 de plus que de l'autre côté de l'océan. Pressé de questions à ce sujet, il nous a dit que ce renseignement ne venait pas du tout de cette maison, mais d'une autre maison d'Angleterre, et poussé au pied du mur il renonce à sa déclaration que cela venait d'une maison de construction maritime, et répond qu'il s'est basé sur la dépêche du Montreal Star. Puis nous avons la déclaration du premier ministre qui estimait le coût à 33⅓ p. 100 et même 40 p. 100 de plus au Canada qu'en Angleterre, et hier soir il a lu cette déclaration dans laquelle le premier lord de l'amirauté fixe la proportion à 25 p. 100. Cela vous démontre, monsieur le président, qu'on peut se demander à laquelle de ces déclarations il faut ajouter foi, et cette circonstance est un indice de la nature des renseignements que les honorables députés de la droite ont reçus de l'amirauté. Il y a deux ou trois ans, le board of trade de la cité représentée ici par le premier ministre a dit à l'ancien Gouvernement que s'il voulait lui accorder une prime de 10 p. 100, il commencerait une grande industrie de constructions maritimes à Halifax. Je suis porté à croire que si le Gouvernement voulait donner aux constructeurs de navires une prime égale à ce qu'ils paient en droits sur les divers articles qu'ils importent pour la construction des navires cette industrie s'établirait et se développerait avec succès au pays.

Comme résultat d'une visite faite aux chantiers de navires de Collingwood, il y a quelques années, j'ai appris que si le Gouvernement voulait payer la faible somme de $6 par tonne pour indemniser les constructeurs des droits versés pour l'importation des matériaux employés dans la construction des navires, ils pourraient exercer cette industrie avec succès. Le premier ministre a basé le bill en discussion sur les renseignements reçus de l'amirauté. L'ex-ministre des Travaux publics a donné sa démission, le 18 octobre et a donné comme raison de cette démission, le fait que le cabinet avait, le 17 octobre, décidé de fournir trois navires à l'amirauté. Le mémoire est daté du 25 octobre, une semaine après la démission du ministre. Cette affaire est souvent venue sur le tapis, mais le premier ministre n'a pas encore donné d'explications.

M. CROTHERS: Le mémoire ne porte pas de date.

M. SINCLAIR: Si l'honorable ministre veut jeter un coup d'œil sur le discours prononcé par le premier ministre, le 15 décembre, il constatera que le très honorable ministre fait de la lettre qui l'accompagne une partie du mémoire.

Il est bien évident que le mémorandum a été envoyé au Gouvernement canadien le 25 octobre, le jour où il a été écrit et quand le très honorable premier ministre a basé son programme sur ce mémorandum, il n'a pas donné à la Chambre tous les renseignements qu'il aurait dû donner. Le premier ministre ne prétend pas avoir un programme; il dit que ce n'est pas un programme et il est évident pour les honorables députés de l'opposition qu'il a résolu d'adopter un programme de contribution permanente. Le premier programme que les honorables députés ministériels ont adopté sur ce point, et qui comprend la construction d'une marine canadienne, a été adoptée en 1909 et, plus tard, mon très honorable ami a pensé que deux dreadnoughts seraient préférables. Maintenant il adopte l'idée d'une contribution de trois dreadnoughts et il n'explique pas quel sera le nouveau projet. Les trois dreadnoughts reviendront-ils au Canada et que se passera-t-il quand ils reviendront?

Jusqu'ici, on n'a pas parlé de la protection de nos mines de charbon sur nos côtes et c'est une question très importante à examiner. Le Canada possède les seuls dépôts de charbon sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique dans l'Amérique du nord et elles sont situées juste sur les rivages. S'il était nécessaire que le premier ministre rappelât ces dreadnoughts pour protéger les côtes du Canada, ils ne pourraient pas prendre à bord plus de charbon qu'il n'en serait nécessaire pour la traversée de l'océan et, à leur arrivée, si les mines de charbon étaient occupées par l'ennemi, ces dreadnoughts, sans combustible, ne seraient pas plus utiles comme navires de combat que des radeaux sur la rivière Ottawa. Au point de vue stratégi-

que, il est de la plus grande importance que nos mines de charbon soient bien gardées.

J'ai été très intéressé par la lecture dans le "Witness", de Montréal, du résultat de la consultation de l'opinion publique par ce journal entreprenant. Les abonnés du "Witness" dans les différentes provinces du Canada ont été invités à voter sur cette question: Etes-vous en faveur d'une contribution de grands cuirassés d'escadre à la marine de l'empire ou êtes-vous en faveur d'une marine canadienne? Le "Witness" est un des journaux les plus sérieux et les plus indépendants du Canada et vous pouvez vous fier à ce qu'il publie. Il y a eu 234 votes en faveur d'une contribution de cuirassés et 624 votes en faveur d'une marine canadienne, ou presque trois contre un. Il y a eu, je crois, treize cents votes contre toute marine quelconque. Mais pour contribution de cuirassés ou pour avoir une marine canadienne, les votes ont été de trois contre un en faveur d'une marine canadienne.

M. AMES: Vous pourriez aussi bien dire combien il y en a eu en faveur du libre-échange; c'est donné dans le "Witness".

M. SINCLAIR: Je n'ai pas regardé cela.

M. AMES: Le journal a aussi demandé un vote sur le suffrage des femmes et le résultat est indiqué dans le même article.

M. SINCLAIR: Cela doit être bien intéressant, mais je ne parle pas de cela. Je lirai ce que dit le "Witness":

Question n° 1. C'est la question qui est la plus discutée en ce moment au Canada. Dans le "Weekly Witness", la question n° 1 était unique: "Etes-vous en faveur d'une contribution de grands cuirassés à la marine de l'empire? Nous avons reçu aussitôt des protestations de lecteurs disant qu'il n'était pas juste de ne poser qu'une seule question sans possibilité d'avoir une alternative. Par conséquent nous avons accordé cette possibilité sans changer le texte....

Le résultat a été de quatre à un contre le programme de M. Borden et de un et demi à un en faveur du programme de sir Wilfrid Laurier. Par conséquent ceux qui refuserait toute marine sont de beaucoup le plus nombreux.

Une des particularités de ce vote c'est que de semaine en semaine on s'est prononcé contre la marine. Si nous considérons le vote par provinces, nous verrons que dans l'île du Prince-Edouard nos lecteurs préfèrent une marine canadienne au cadeau de dreadnoughts, par un vote de quatre à un

En Nouvelle-Ecosse on veut un programme naval et il y a un vote de six à un en faveur d'une marine candienne. Dans le Nouveau-Brunswick, on ne désire pas aussi vivement des cuirassés canadiens et quatre contre un se prononcent en leur faveur.

Pour Québec, ce sont des Anglais seulement qui ont voté et trois contre un sont en faveur d'une marine canadienne et il y a un vote contre les deux programmes de un contre trois.

A Ottawa, nous avons un vote naval très nombreux. Il y a deux fois autant de vote contre les deux programmes qu'on en a donné en faveur des deux. Contre la contribution cinq contre un, mais le vote en faveur d'une marine canadienne est un peu plus élevé que le vote contre.

Au Manitoba, il y a 500 votes contre les deux programmes et 200 en leur faveur et dans cette province, pour la première fois, nous avons trouvé la majorité des lecteurs du "Witness" non seulement opposés par quatre contre un à la politique Borden, mais votant par une majorité considérable contre une marine canadienne.

La même chose a eu lieu dans l'Alberta et la Saskatchewan et quand nous arrivons dans la Colombie-Anglaise, nous voyons que la population y veut comme dans les Provinces maritimes l'une ou l'autre des deux politiques.

Dans la Nouvelle-Ecosse je crois que les sentiments du public sont assez bien représentés par le vote de six à un. Beaucoup de Canadiens se passeraient volontiers de marine, mais quand on leur demande de choisir, ils n'hésitent pas à dire qu'ils désirent qu'on la construise chez nous.

M. AMES: Combien y a-t-il de femmes qui ont voté sur les questions du "Witness"; est-ce indiqué?

M. SINCLAIR: C'est sans importance. Les ouvriers ne comprennent pas qu'on leur demande d'envoyer leur argent s'il est possible de construire des navires au pays.

M. AMES: Si l'honorable député voit plus loin dans le Witness, il constatera que les quatre cinquièmes des votes sont en faveur du libre échange.

M. SINCLAIR: Quelle importance cela a-t-il avec la marine?

M. AMES: Cela indique la classe de gens qui ont voté.

M SINCLAIR: On peut être libre échangiste et pouvoir se prononcer sur la politique du Gouvernement et sur celle du parti libéral au sujet de la marine. Mon honorable ami pense, sans doute, qu'un libre-échangiste n'a pas le même droit de penser. On me dit que la main-d'œuvre représente à elle seule 70 p. 100 du coût d'un cuirassé, de sorte que les ouvriers du Canada sont tout particulièrement intéressés à la question. L'Angleterre étant un pays de libre-échange, tire ses matériaux de tous les pays du monde, et principalement de l'Allemagne. L'an dernier, elle a importé pour £38,030,642 de marchandises et, par conséquent, sur les $35,000,000 que nous lui envoyons, une bonne partie prendra le chemin de l'Allemagne. Il n'y a pas besoin d'être un expert naval pour comprendre que les sous-marins et les contre-torpilleurs

ne quitteront pas la mer du Nord pour défendre nos côtes en cas d'attaque. Si nous voulons protéger le Saint-Laurent contre des navires ennemis, nous devons avoir des sous-marins et des contre-torpilleurs dans le fleuve. Dans un cas de danger, un grand croiseur pourrait traverser l'océan, mais les petits navires devraient être construits ici et être gardés en cas de besoins.

Dans son discours du 29 mars, le premier ministre s'exprimait ainsi:

Aussi, à l'heure qu'il est l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leurs concours aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurerait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire.

Nous avons dans ces paroles du premier ministre l'adoption de la politique navale du parti libéral, quand il dit que c'est le meilleur moyen de défendre l'empire.

J'ai ici un article très intéressant écrit par un homme du métier, M. Thomas Long, dans lequel il parle de la situation de Collingwood et de la nécessité de faire quelque chose pour l'industrie de la construction des chantiers maritimes:

Il y a quelques années, on construisait sur la côte de l'Atlantique au Canada des navires en bois, mais maintenant qu'on utilise l'acier, pourquoi ne réussirions-nous pas comme autrefois. Nous avons des chantiers complètement outillés, où nous pourrions construire des navires aussi bien qu'en Angleterre et aux Etats-Unis, mais nous avons le désavantage d'avoir un tarif de douane qui nous fait obstacle.

Des droits élevés frappent les matériaux de construction importés d'Angleterre et des Etats-Unis. La houille requise pour les travaux de construction et qui représente un facteur considérable est frappée d'un droit de 53 cents par tonne, sans compter le transport et tous les articles nécessaires qu'il faut acheter à l'étranger doivent acquitter des droits de douane et cependant des navires complètement équipés et venant d'Angleterre, sont admis en franchise.

Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit M. Long. Son but est d'obtenir une prime pour encourager la construction maritime, non seulement sur les lacs, mais aussi sur mer. Il ajoute:

Si nous devons construire nos navires et exécuter nous-mêmes nos réparations, il faut absolument que le Gouvernement accorde à l'industrie maritime une prime suffisante pour permettre à nos constructeurs de lutter avec les constructeurs anglais.

Il a raison de dire qu'une grande partie de notre trafic se fait sur des navires américains, dont les propriétaires n'habitent pas le Canada. Pour obtenir des renseignements officiels sur cette question, j'ai posé la question suivante il y a quelques jours:

1. Combien de tonnes de trafic maritime sont entrées dans les ports canadiens et en sont sorties pendant l'exercice expirée le 31 mars 1913?

2. Quel percentage du trafic en question a été transporté par des navires canadiens, quel percentage par des navires anglais et quel percentage par des navires étrangers?

Voici la réponse du ministre des Douanes:

M. REID:

1. 7,324,126 tonnes, en poids; 1,813,208 tonnes, en capacité.

2. Percentage canadien, 10·5 en poids; 12·7 pour cent en capacité; percentage anglais 36 pour cent en poids; 56·2 pour cent en capacité; percentage étranger, 33·5 pour cent en poids; 31·1 pour cent en capacité.

Il en résulte donc qu'à peine un dixième de notre trafic se fait sur des navires canadiens et que tout le reste est transporté par des navires britanniques et étrangers.

L'occasion qui se présente aujourd'hui est la plus belle que nous ayons jamais eue d'établir une industrie maritime au Canada.

Voici ce que je trouve dans le rapport du département naval, pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

La cour fit des éloges de la conduite de l'équipage du navire dans les circonstances si pénibles qu'il eut à traverser, surtout étant donné qu'il y avait à bord un si grand nombre de recrues et la lettre suivante fut adressée par le président au contre-amiral de l'escadre de croiseurs:

Monsieur,—J'ai l'honneur de faire rapport qu'au nombre des membres de la cour martiale siégeant pour juger les officiers du "Niobé", du 15 au 18 novembre, nous désirons attirer l'attention de l'administration navale canadienne sur la conduite exemplaire de l'équipage du "Niobé" lors de l'échouement, tant sur le pont qu'en la chambre des machines, en des circonstances excessivement pénibles.

Il importe surtout de remarquer qu'il y avait à bord au moins 180 recrues, tous des jeunes garçons ou des jeunes gens, et que leur conduite à cette occasion nous semble être au plus haut point élogieuse.

La cour est aussi d'avis que les connaissances nautiques dont ont fait preuve le commandant Macdonald, ses officiers, et ses hommes d'équipage pour la manœuvre du navire désemparé dans la rade de Clark's-Harbour est au plus haut point digne d'éloges.

Permettez-moi de vous dire un mot de la question de l'approvisionnement de l'acier pour la construction des navires. Dans la ville que j'habite, il y a quelques années, une des firms de la place était engagée dans la construction d'un navire en acier. Elle voulut le faire assurer par les Lloyds, de Londres. Après avoir accompli les formalités nécessaires, on s'aperçut que la compagnie anglaise ne connaissait absolument

rien de la qualité de l'acier de la Nouvelle-Ecosse; elle ignorait même l'existence de la chose. Elle chargea un expert de New-York d'aller faire un examen et de lui envoyer un rapport sur la qualité de cet acier. L'expert fit rapport que cet acier était aussi bon que n'importe lequel au monde. Les Lloyds adoptèrent le rapport et recommandèrent cet acier aux constructeurs. Le premier lord de l'amirauté sait-il que nous avons de l'acier d'une aussi belle qualité dans les Provinces maritimes? S'il avait été renseigné sur ce point, il n'aurait jamais déclaré qu'une installation de chantiers maritimes au Canada coûterait au moins $15,000,000

Je suis bien aise que l'honorable premier ministre ait rendu ce document public, car il fera savoir au pays que l'amirauté ne possède pas les connaissances qu'elle devrait avoir et entreprendre de donner des conseils sur des questions qu'elle n'a pas suffisamment étudiées.

Comme j'aurai probablement l'occasion de prendre de nouveau la parole sur cette question, je n'en dirai pas davantage pour le moment, je désire protester encore une fois contre l'accusation que nous ne pouvons équiper nos navires.

Nous avons sur nos côtes une classe de marins qui ne le cèdent à aucun dans tout l'Empire. Je terminerai par une citation empruntée à un poète canadien, car je la considère très appropriée à la circonstance:

We build our own shallops and rear our own crew,
And life has for us sweet endearment in store,
For tho' luxurys fetters our souls never knew,
Bright eyes bid us welcome when peril is o'er!
Thus we coasters enrich the fair land that we love,
And if danger should threaten the cutlass we'd seize.
And our hearts and our sinews in battle should prove
That the spirit of freedom is nursed by the breese!

M. MARTIN (Régina): J'ai suivi avec intérêt le débat qui a eu lieu sur cette question et j'ai écouté avec une attention particulière la lettre du premier lord de l'amirauté, que l'honorable premier ministre nous a communiquée hier soir. Je suis prêt à traiter avec tout le respect qu'elles méritent les opinions de M. Churchill et des hommes d'Etat anglais, sur ce que le Canada peut et ne peut pas faire, mais dans cette question de la défense navale de l'empire, je considère que M. Churchill n'a pas saisi le véritable esprit canadien. Si ses déclarations veulent dire quelque chose, ce serait un retour à l'ancienne doctrine de centralisation qui équivaudrait à faire gouverner le Canada par Downing-Street.

M. Churchill oublie-t-il que nous sommes les descendants de ceux qui ont fait

la Grande-Bretagne? Je crois que les Anglais sont trop portés à oublier que la grande majorité des Canadiens—d'origine anglaise, irlandaise et écossaise—sont les descendants de ceux qui ont fait l'empire britannique ce qu'il est aujourd'hui. Si les prétentions de M. Churchill étaient fondées, il faudrait renoncer à l'idée d'une marine canadienne et, en fait, je crois que tous les membres de la droite, y compris le premier ministre, ont renoncé à tout espoir de jamais avoir une marine canadienne.

Les Canadiens sont légitimement fiers des progrès accomplis par leur pays et croient qu'en matière de construction maritime, ils peuvent faire ce qui a été fait ailleurs. Si M. Churchill est d'avis que le Canada doit être gouverné par Downing-Street, les hommes d'Etat anglais devront nous dire quelle sera la destinée de ce pays. Les déclarations faites par M. Asquith, à la conférence impériale de 1907, font voir que les hommes d'Etat anglais ne sont pas d'accord sur ce que le Canada et les autres possessions d'outre-mer peuvent faire en matière de construction maritime.

Examinons le document que l'honorable ministre nous a communiqué hier soir. Je vous signalerai d'abord, monsieur le président, le texte de la lettre que le premier ministre adressait à M. Churchill le 18 décembre. Le premier ministre en rédigeant cette lettre me paraît avoir été animé du même esprit que lorsqu'il demandait à l'amirauté de lui préparer le premier mémoire, qu'il a communiqué à la Chambre le 5 décembre. Il a demandé une réponse dans un certain sens et on s'est conformé à son désir. Il a posé ce qu'on appelle au barreau une question insidieuse. Il a dit: "Ces navires coûtent très cher, n'est-ce pas"? Et naturellement, on lui a répondu qu'ils coûtent en effet très cher. Je prétends de plus que certaines allégations de ce document sont erronées. M. Churchill dit, par exemple:

La prétention que les cuirassés d'escadre en question peuvent être construits rapidement au Canada ne peut pas reposer sur une connaissance complète de la question. Le cuirassé moderne est le résultat de nombreuses années d'expériences et de recherches. C'est un ensemble de machines compliquées; le blindage, les canons, les affûts, les machines, exigent un outillage distinct et complet, d'une nature très coûteuse, pour répondre aux modifications constantes dans les dessins et la composition. De plus, dans la construction d'un cuirassé, on emploie surtout un acier mou et très extensible et cela exige l'emploi d'ouvriers spéciaux, pour le boulonnage et certains autres travaux.

Je suis informé que nos grandes usines métallurgiques sont déjà munies de ces outillages. Le document en question cons-

tate aussi que des chantiers maritimes ont été installés à Elswick:

Comme exemple du coût d'un chantier, il est à propos de mentionner qu'à Elswick, pour répondre aux besoins sans cesse grandissants, on a décidé dernièrement d'installer un nouveau chantier qui a coûté, approximativement, trois quarts de million de louis. On travaille depuis deux ans à l'installation de ce chantier et on ne pourra pas y commencer la construction d'un navire avant six mois.

S'il a fallu deux ans et demi pour construire ces chantiers, j'en conclus que ce ne sont pas des chantiers insignifiants, mais des chantiers modernes, perfectionnés sous tous les rapports, et capables de livrer des navires de guerre de première classe. Cependant, à la page suivante, M. Churchill affirme que l'établissement d'un chantier au Canada coûterait $15,000,000, bien que les chantiers d'Elswick n'aient coûté que trois quarts de million de louis. Il y a certainement une erreur de chiffre quelque part.

Si on prend à la lettre la déclaration de M. Churchill qu'il ne serait pas sage d'entreprendre, en ce moment, la construction d'un cuirassé d'escadre au Canada, tout le monde sera de son avis. Personne ne prétend que le Canada doit commencer, dès aujourd'hui, à construire un grand cuirassé.

Il nous faut d'abord installer des chantiers et si nous commencions dès à présent, dans deux ans et demi, nous en aurions d'aussi bons et d'aussi parfaits que ceux d'Elswick. Même si l'on ajoute 33 p. 100 aux trois quarts de million qu'ont coûtés les chantiers d'Elswick, nous n'aurions qu'un million de louis à dépenser pour avoir des chantiers modernes, perfectionnés et capables de construire des cuirassés du dernier modèle. Je conseillerais au premier ministre de renvoyer ce mémoire à M. Churchill, pour lui demander un peu plus de renseignements, quant aux prix.

M. ARMSTRONG (Lambton): Mon honorable ami devrait savoir que cette somme de $15,000,000 comprend les installations nécessaires pour la construction des canons, des machines et de tout ce qui entre dans l'aménagement et le gréement d'un navire de guerre.

M. MARTIN: Il ne parle que du chantier maritime; il ne dit rien des canons.

M. CROTHERS: Le chantier maritime d'Elswick n'a été établi que parce que les autres ne suffisaient plus à la somme de travail qu'on devait exécuter.

M. MARTIN: On n'en parle qu'en le qualifiant de "nouveau chantier". Il est évident que le coût de l'installation requise pour la construction des navires à ce dernier établissement doit comprendre celui des machines et celui de l'outillage requis pour la construction complète des navires. Il me semble que le mémoire n'est pas assez clair. Dans celui qu'elle a soumis à la conférence de 1909, l'amirauté a exprimé l'avis que le développement, la sécurité et la puissance de l'empire exigeaient que les colonies construisissent des navires de guerre dont elles auraient la propriété; cependant, on trouve aujourd'hui au Canada des hommes qui disent que, parce qu'il prône la création d'une marine de guerre canadienne, le parti libéral a en vue la séparation du Canada d'avec l'empire. J'ai toujours cru à l'attachement de nos adversaires aux institutions britanniques; je crois que tous les membres de cette Chambre, qu'ils siègent à droite, ou qu'ils fassent partie de l'opposition, sont loyaux au Canada et à l'empire. Mais je dis qu'en appuyant la création d'une marine de guerre canadienne, je suis plus loyal au Canada que ne l'est celui qui approuve une politique qui demande qu'on envoie $35,000,000 à la Grande-Bretagne; en agissant ainsi, je me montre ami plus fidèle de la classe ouvrière que ne peuvent se targuer de l'être nos adversaires. Je crois ne pas me tromper en disant que l'on dépenserait en gages et salaires divers $25,000,000 de cette contribution et il suffit d'un moment de réflexion pour comprendre quel avantage le peuple canadien retirerait, si l'on dépensait ici ce montant d'argent. S'il était besoin même de $50,000,000 pour établir des chantiers maritimes et pour construire ces navires au Canada, vaisseaux qui composeraient l'escadre du Pacifique et celle de l'Atlantique, une grande partie de ce montant bénéficierait à notre population. Je crois qu'on trouve dans la province de l'Ontario et par tout l'ouest canadien un grand nombre de personnes qui condamnent toute dépense encourue en vue d'une marine de guerre et, si l'on soumettait cette question sous la forme d'un référendum, on constaterait que la majorité de la population de l'Ontario condamne cette dépense. J'ajoute que ceux qui désapprouvent toute dépense encourue de ce chef ne sont ni des Américains, ni des Allemands, mais de loyaux citoyens canadiens dont plusieurs viennent de la province de l'Ontario.

J'ai été gravement surpris d'entendre l'honorable représentant de Calgary dire que des centaines d'Américains l'avaient informé qu'ils avaient voté en faveur de la réciprocité, parce que l'Oncle Sam l'exigeait ainsi; m'est avis qu'il exagerait gravement les faits, lorsqu'il se permettait de faire cette insertion. Je ressens vivements les insinuations de l'honorable député de Calgary (M. Bennett) à l'adresse des citoyens américains de la province de la Saskatchewan. Dans celle-ci on ne trouve pas de meilleurs citoyens que les Américains.

M. SHARPE (Lisgar): S'agit-il des A-

méricains pour lesquels on a modifié la loi avant les dernières élections provinciales dans le but de leur donner le droit de suffrage?

M. MARTIN: Nul statut n'a été modifié à seule fin de permettre aux Américains de voter dans la Saskatchewan. Jamais élections ne furent marquées d'une plus grande probité en tant que le parti libéral s'y trouvait concerné. Par contre, jamais on ne vit campagne plus sale que ne le fut celle organisée par le ministre des Travaux publics (M. Rogers) et des supports qu'il a fait venir du Manitoba.

M. BLAIN: Quelle est l'attitude des citoyens américains sur la question de la marine de guerre?

M. MARTIN: Je n'ai pas eu l'occasion de débattre la question navale avec tous les Américains de mon comté, mais, autant que je sache, ils sont d'avis que le Canada encoure une certaine dépense en vue de la création d'une marine de guerre sur laquelle il exercera une haute main absolue; ils croient que cela sera digne du caractère du peuple qui habite leur pays d'adoption. Le sentiment qui prévaut dans l'Ouest, à l'heure qu'il est, est canadien dans toute la force du terme; aussi, ai-je raison de m'étonner de ce que certaines feuilles de l'est du Canada donnent à supposer que la population des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan n'est pas fidèle à la Grande-Bretagne. Nous sommes des sujets tout aussi loyaux à l'empire que peuvent se targuer de l'être les habitants d'aucune autre partie du Canada.

L'une des raisons invoquées par l'honorable représentant de Calgary pour s'excuser d'appuyer la politique ministérielle fut que la suprématie navale de l'empire était menacée. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a longtemps qu'on a énoncé cette théorie.

Quelques VOIX: Pas du tout.

M. MARTIN: J'aimerais que quelques-uns de nos honorables amis me fournissent des renseignements sur ce point; ces derniers sont peut-être d'une nature confidentielle.

M. MACDONALD: L'honorable député a obtenu hier soir assez de renseignements d'une nature confidentielle.

M. MARTIN: Si mon honorable ami se contente de l'assertion faite par un Anglais que le Canada ne peut rien faire dans ce qui a trait à la construction des navires, il n'est pas exigeant. Si c'est là l'espèce de Canadiens qui habitent la cité de Toronto, je ne tiens pas à vivre à cet endroit. L'honorable député de Calgary a parlé de coopération, mais il me semble qu'il a confondu l'idée de coopération avec celle de centralisation. J'ai entendu des hommes qui ne se mêlent pas activement de politique dire que cette question devrait être placée au-dessus des considérations de partis. Je concours entièrement dans cette idée, mais je ne vois pas comment on peut la réaliser. On aurait pu en agir ainsi en 1909 ou en 1910, ou en 1911 et le blâme attaché au fait que la question navale est aujourd'hui soumise aux caprices de la politique doit revenir au parti conservateur, parce qu'il a combattu cette politique en se plaçant à deux points de vue différents, lorsqu'il s'agissait des électeurs de la province de Québec et lorsqu'on s'adressait à la population de l'Ontario. Cette politique était trop britannique dans la province de Québec; elle était séparatiste dans l'Ontario. Le parti libéral a toujours été fidèle à l'entente conclue en 1909 et il n'a pas modifié son attitude. Je suis convaincu que le Sud-Africain, lorsqu'il arrêtera une politique navale en adoptera une qui sera semblable à celle de l'Australie, et qu'avant qu'il ne se soit écoulé beaucoup d'années, chacune des colonies autonomes de l'empire possèdera sa propre marine de guerre. Entre temps, le parti conservateur se serait arrêté à une politique de contribution comme étant le moyen le plus facile de se tirer d'embarras. En ce moment où l'argent se fait si rare, je suis certain que notre population est portée à croire qu'il est bon de garder ce montant de $35,000,000—qui représente $25 pour chaque famille du pays,—à la portée de nos besoins. Si la suprématie maritime de l'empire est menacée aujourd'hui, elle l'était également en 1912, et si la contribution est absolument nécessaire aujourd'hui, elle l'était également en 1912. Il me semble qu'il est tout à fait injuste que les honorables membres de la droite blâment le Canada parce qu'il n'a rien fait en 1912. Les ministres en leurs partisans auraient pu saisir l'occasion favorable—elle leur fut offerte en 1912—de prendre attitude sur cette question, mais qu'ont-ils fait?

Il était connu par tout le pays que la loi navale serait rappelée et l'on disait tout haut que certains candidats conservateurs s'étaient engagés envers M. Bourassa de demander le rappel de cette mesure. Tout ce que le Gouvernement a fait au cours de toute une année a été de décourager les hommes qui voulaient prendre du service dans la marine de guerre canadienne, et, cependant, les honorables membres de la droite ont l'audace de citer ici même l'état qui indique le nombre des désertions du service de la marine en 1912. Comment peut-on croire qu'un jeune homme espère se faire une carrière dans la marine de guerre canadienne aujourd'hui, après l'attitude tenue à l'endroit de cette marine par les honorables membres de la droite? Ceux-ci vivront pour regretter la conduite qu'ils ont tenue à l'endroit de l'enrôlement des hommes dans cette marine canadienne et les moyens auxquels ils ont

eu recours pour faire rejeter le projet de la création d'un service naval au Canada. Celui-ci doit faire sa part au point de vue de la défense militaire comme à celui de la défense navale. On pourrait tout aussi bien conseiller l'abolition de nos forces militaires que prétendre qu'une marine de dre une brique d'or sous la forme du "Niobé" et du 'Rainbow".

Les honorables membres de la droite ne s'imaginent certainement pas que M. Winston Churchill voudrait en imposer à notre Gouvernement jusqu'au point de lui vendre une brique d'or sous la forme du "Niobé" et du "Rainbow".

Ces deux navires convenaient parfaitement à la fin à laquelle on les destinait, l'entraînement des jeunes gens; ils devaient former le noyau d'une marine de guerre canadienne. Après s'être procuré ces navires, le gouvernement d'alors invita la concurrence en vue de l'achat de dix autres navires; si l'ancien gouvernement avaït continué à administrer les affaires du pays, on poursuivrait, aujourd'hui, au Canada, la construction de ces navires; les jeunes gens qui ambitionnent de se créer une carrière à bord des navires de guerre auraient été portés à s'enrôler, grâce à l'installation de chantiers maritimes sur différents points de notre territoire et sur lesquels on aurait construit les navires destinés à la marine de guerre canadienne.

Parler à propos de Canadiens qui prennent du service dans la marine de guerre, est chose facile. J'ai entendu répéter quelque part que, au cours des cinq dernières années, plus de mille Canadiens ont pris du service dans la marine de guerre des Etats-Unis.

S'adresseraient-ils à nos voisins du sud, si nous avions une marine de guerre canadienne? Pourquoi s'enrôlent-ils dans la marine de guerre des Etats-Unis? Ils en agissent ainsi parce qu'ils veulent embrasser la carrière de marins. Ils disent: Nous n'avons pas de marine de guerre au Canada; la présente administration ne veut pas établir de marine de guerre canadienne; elle entend maintenir la suprématie maritime de l'empire britannique en faisant construire des navires de guerre sur les chantiers anglais; nous nous adresserons donc aux Etats-Unis. Cela fait-il l'affaire des honorables membres de la droite qui ne veulent entendre parler de commerce avec les Etats-Unis, de perdre, chaque année, deux cents de nos jeunes Canadiens qui vont s'enrôler dans la marine de guerre des Etats-Unis? Je crois que je puis remettre à plus tard d'autres considérations.

M. HENDERSON: L'honorable député est presque fourbu; il ferait mieux de reprendre son siège.

M. MARTIN: Comment! mais je puis encore tenir quatre ou cinq heures.

M. PUGSLEY: Je me lève pour faire une motion et il ne sera pas nécessaire pour les whips d'envoyer par toute la ville à la recherche des honorables membres de cette Chambre, parce que je n'ai pas idée qu'il me soit nécessaire d'insister sur une division; cependant cette motion me permettra de signaler un fait d'une importance considérable. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau, dans le but de signaler à l'intention du comité, et plus spécialement à celle de mon très honorable ami, l'inconvénient très sérieux qui résulte pour le public de ces séances continues prolongées ainsi dans le but d'étudier le projet de loi à l'exclusion de toutes autres affaires. Le Gouvernement encourt une grave responsabilité à laquelle il lui sera très difficile de se soustraire. Je lis ce qui suit dans la "Gazette" de Montréal:

> Le paiement de la solde des soldats est suspendu à Ottawa.
>
> Les officiers et les hommes de la milice locale se préparent à loger le diable dans leur bourse, avis ayant été donné par l'état-major qu'aucune solde ne peut être acquittée avant que le Parlement d'Ottawa n'ait voté les crédits nécessaires.
>
> La situation, bien que n'étant pas tout à fait nouvelle, n'en est pas moins envisagée sous un jour plus sombre pour ce motif.

Pour pourvoir à la solde dont il est ici question et qui naturellement est la solde pour l'année courante jusqu'au 31 courant, il serait nécessaire de soumettre à la Chambre un budget supplémentaire et de le faire voter par le Parlement. J'appellerai votre attention sur le fait que l'on n'a encore ni produit ni soumis à la Chambre un budget supplémentaire pour l'année courante. C'est là une chose à laquelle il faudrait voir. Voilà une question à laquelle l'ex-gouvernement a toujours porté beaucoup d'attention, car il est juste que le Gouvernement, avant la clôture de l'exercice financier, soit en mesure de clore tous les comptes de l'année afin que le pays soit libre de toute obligation. C'est un fait remarquable qu'aucun budget supplémentaire pour l'année courante n'ait encore été soumis à la Chambre. En ce qui concerne le budget principal pour l'année prochaine, il contient des items de très grande importance. Il contient de fortes sommes pour les travaux des ports; pour le nouveau canal Welland; pour l'amélioration de la rivière des Français, ce qui, je le présume, veut dire le canal de Montréal, Ottawa et la baie Georgienne; pour l'exécution des travaux du chemin de fer Transcontinental, et pour l'amélioration des ports et des rivières dans tout le pays. On demande un total de $170,000,000 pour ces travaux. Le budget doit contenir 2,000 items et cependant pas un seul item n'a été voté

à l'exception de quelques montants, comme pour le personnel du gouverneur général, et peut-être un ou deux autres de même nature. On n'a pas demandé à la Chambre de voter un seul item de cette énorme somme d'argent. Qu'est-ce que les honorables députés ont l'intention de faire à ce sujet? Allons-nous voter cette somme énorme ou une proportion quelconque de cette somme sans considération? En ma qualité de membre de cette Chambre, je ne suis pas, pour ma part, disposé à faire cela. Le budget requiert une étude sérieuse. Au cours des années précédentes, et particulièrement de l'année où l'arrangement relatif à la réciprocité était à l'étude, le budget a été soumis dès le commencement de la session et l'on n'a pas demandé au comité de siéger nuit et jour, bien que nous fussions parfaitement au fait de l'obstruction dont nous étions l'objet, comme cela a été prouvé par le fait que mon très honorable ami le premier ministre est allé devant le pays et s'est vanté d'avoir fait de l'obstruction. Mais nous avons demandé à la Chambre d'étudier le budget et de voter les subsides le plus rapidement possible.

Ceci est une question très sérieuse; les intérêts du pays vont souffrir sérieusement de l'extraordinaire ligne de conduite suivie par le Gouvernement. Il a apparemment décidé qu'il faut que ce bill soit adopté sans discussion raisonnable, et parce que nous demandons l'occasion de le discuter on nous dit: Nous vous retiendrons ici; nous vous mènerons comme si vous étiez des animaux privés de la parole; et nous vous forcerons d'adopter cette mesure quels que soient les inconvénients qui en résultent pour le pays. Puis, il y a sur le Feuilleton d'autres mesures importantes. Des journaux ont déclaré que grâce au fait que nous retardons l'adoption de ce bill, le Gouvernement est empêché de soumettre ces mesures à la considération de la Chambre. Je nie cela. Permettez-moi d'appeler votre attention sur quelques questions importantes qui demandent considération. Il y a d'abord la troisième lecture du bill relatif à une entente entre le Canada et certaines colonies des Antilles. Si je suis bien informé, la convention a été ratifiée par les divers gouvernements des Antilles, mais aucune mesure n'a été prise pour la ratifier ici, bien que la troisième lecture du bill soit inscrite au Feuilleton. On s'attendait à ce que la 3e lecture eût lieu avant que mon honorable ami le ministre de Commerce fût emballé à destination de l'Australie. Je me sers de ce mot à dessein, parce que je crois que l'honorable ministre n'aimerait pas, je suppose, à ravaler de nouveau les mots dont il s'est servi en 1909 en faveur d'une marine canadienne, et en 1910, en faveur d'une unité navale sur la côte du Pacifique. Il est parti et le bill reste en suspens. Il y a un autre bill très important pour encourager et aider l'amélioration des grandes routes. Le Gouvernement actuel s'est vanté d'être excessivement désireux de faire adopter ce bill. Et cependant l'on n'a pas demandé au Parlement de l'étudier, bien que depuis des semaines, il figure au Feuilleton. La même chose est arrivée en ce qui concerne le bill à l'effet d'accorder de l'aide à l'avancement de l'enseignement agricole dans les provinces. Il y a des semaines que ce bill est inscrit pour sa deuxième lecture. Une autre question très importante est la résolution pourvoyant des embranchements sur le chemin de fer intercolonial. Mon honorable ami le ministre des Chemins de de fer et Canaux (M. Cochrane) a mis cette résolution sur le Feuilleton il y a déjà longtemps. Cependant, on nous nous retient constamment en comité, à l'exclusion de toute autre affaire, et sans donner à la Chambre l'occasion de discuter ces autres mesures très importantes.

Je ne crois pas que le Gouvernement agisse dans l'intérêt bien compris du pays. C'est une époque très sérieuse pour le Canada. Les intérêts commerciaux du Canada ne sont pas aujourd'hui dans la meilleure condition possible. Il y a une gène très accentuée sur le marché monétaire, et le Gouvernement devrait apporter beaucoup de soin à faire adopter le plus tôt possible toutes les mesures qui aideront au développement, au progrès et à la prospérité du pays. Une autre mesure très importante, à laquelle la population du pays est intéressée est la loi des banques. Le comité sur les affaires de banque, comme tous les autres comités, est mis dans l'impossibilité de siéger dans le moment. Ce comité ne peut faire aucun progrès, tout simplement parce que le Gouvernement désire exercer son pouvoir tyrannique et démontrer qu'étant en majorité, il peut nous forcer à accepter ses vues en nous tenant ici à siéger en comité sans interruption. Bien que la présente discussion doive se prolonger raisonnablement jusqu'à ce qu'elle soit terminée, il y a d'autres mesures d'égale importance qui réclament l'attention de la Chambre et le Gouvernement devrait donner au comité l'occasion d'étudier ces mesures. En conséquence, je fais cette motion.

M. BORDEN: Mon honorable ami semble avoir une opinion très fausse de la situation, surtout lorsqu'il parle des honorables membres de la droite siégeant ici comme un bétail privé du don de la parole—je crois que c'est là son expression. Telle que je la comprends, la situation est celle-ci: Nous avons demandé aux honorables membres de l'opposition, il y a eu huit jours vendredi dernier, s'ils voulaient fixer une date raisonnable pour que le présent bill sorte de l'épreuve du comité, et nous n'avons pu

avoir de réponse. Personnellement, j'ai parlé au whip en chef du parti libéral à ce sujet, et notre whip en chef ou l'un de mes collègues ont posé la même question. Le vendredi, 28 février, nous avons employé le temps depuis un peu après 3 heures de l'après-midi, probablement jusqu'à environ sept heures et demie du soir à discuter le titre du bill. Le lundi suivant, nous avons abordé l'article que le comité discute depuis lors.

Cet article était la première clause de la résolution que j'ai proposée le 5 décembre dernier. C'était aussi la première clause de la résolution amendée que le chef de l'opposition a proposée le 12 décembre dernier. Je défie toute contradiction à cette déclaration. Elle était commune aux deux résolutions et figurait au commencement de l'une et de l'autre. Nous nous attendions donc, naturellement, à ce que cet article passerait sans grande discussion. Les honorables députés en ayant fait la première clause de leur propre discussion, il était à supposer que l'article passerait sans discussion ou du moins avec un minimum de discussion. Au lieu de cela, la première clause de la résolution en faveur de laquelle les honorables membres de l'opposition avaient déjà voté deux fois a occupé l'attention du comité durant toute sa séance continue depuis lundi, il y a eu hier huit jours, jusqu'au moment actuel. Cependant, mon honorable ami a la hardiesse de dire que le Gouvernement, dans ces conditions, est déraisonnable en demandant que l'on avance à quelque chose. Les déclarations que j'ai faites suffisent par leur propre poids à réfuter tout ce que l'honorable député a dit ce matin.

M. PUGSLEY: Lundi soir, le premier jour où nous avons abordé l'étude de cet article, le très honorable premier ministre a demandé que nous siégions en permanence jusqu'à l'adoption de cet article.

M. BORDEN: Je demande pardon à mon honorable ami, sauf correction, car je ne veux pas être trop certain à propos de pareils sujets. Ce que j'ai demandé en cette occasion, c'est que l'on avançât à quelque chose, c'est-à-dire que l'on adoptât cet article, vu que je n'avais pas compris qu'il y eût dans cet article matière à discussion entre les deux partis. En effet, c'était la première clause dans la résolution proposée par moi et aussi la première clause de la résolution amendée en faveur de laquelle mon honorable ami a voté lui-même. Dans ces circonstances, la recommandation que cet article soit adopté, après toute la discussion dont il a été l'objet, me paraît si absolument raisonnable que mon honorable ami, après avoir de nouveau réfléchi sur son attitude, devra voir que son argument à ce sujet—si c'est un argument—est absolument insoutenable. Mon honorable ami a parlé d'autres mesures importantes. Je voudrais rappeler au comité que le Parlement ne peut discuter qu'une affaire à la fois.

Le Parlement a un temps limité pour discuter les mesures qui lui sont soumises. Mon expérience dans le Parlement a été celle-ci: qu'au commencement de la session, il est indûment prodigue de son temps, et il en consacre beaucoup aux mesures qui lui sont soumises en premier lieu. Il en résulte que lorsque des mesures importantes sont soumises vers la fin de la session, ces mesures passent avec peu ou point de discussion. Cela n'est une bonne chose ni pour le Gouvernement, ni pour l'opposition ni pour les intérêts généraux du pays. L'intérêt du peuple canadien, de l'opposition et du Gouvernement, exige une discussion raisonnable de chaque mesure importante soumise au Parlement. Cela ne peut avoir lieu si le Parlement se montre indument prodigue de son temps au commencement de la session. Il y a d'autres mesures importantes. Nous ne pouvons en prendre deux à la fois. Il faut les prendre l'une après l'autre. A l'heure qu'il est nous avons été occupés d'une façon presque continue à la discussion de la mesure qui est maintenant devant le comité depuis le 5 décembre, ou peut-être, plutôt, depuis le 12 décembre, sauf durant la période des vacances de Noël. La loi des banques a été à l'étude durant une journée ou deux. Le bill dont a parlé mon honorable ami, le bill relatif aux Antilles, a été à l'étude durant une journée ou deux et l'on a aussi étudié un ou deux autres bills. Mais, à ces exceptions près, et à l'exception des jours consacrés aux affaires d'intérêt particulier, nous avons demandé à la Chambre d'étudier sans interruption cette mesure, parce que nous la croyons d'une très grande importance, non seulement pour le peuple du Canada, mais pour tout l'empire. Nous croyons qu'elle devrait recevoir la sanction du Parlement, ou, dans tous les cas, la décision du Parlement dans le plus court délai possible.

Pendant l'examen de ce projet de loi, nous ne pouvons pas nous occuper d'autre chose, et l'honorable député n'a pas, que je sache, offert de raisons valables et convaincantes pour nous engager à croire que la discussion de ce projet de loi doit être différée et faire place à d'autres travaux.

L'honorable député a parlé du budget et nous a presque dit qu'il n'est pas disposé à accorder ce que le Parlement accorde d'ordinaire—la quote-part habituelle du budget. En 1908, nous avons voté cette quote-part; nous l'avons votée en 1909, en 1910 et en 1911. Dès les premiers jours d'avril 1911, nous avons accordé à l'ancien gouvernement des crédits pour deux mois; et en mai, avant le départ du premier ministre pour l'Angleterre, nous avons accordé

des crédits pour trois mois, de sorte que, le 16 de mai, nous avions ouvert aux députés de la gauche actuelle qui formaient alors le gouvernement des crédits pour cinq mois, ou les cinq douzièmes de tout le budget de l'exercice, sans aucune discussion, et afin que les affaires publiques pussent être administrées sans discussion. Je demandrai à mon honorable ami s'il est prêt à refuser la quote-part ordinaire du budget que le Parlement a toujours accordée, autant que je me rappelle.

M. PUGSLEY: Dans toutes les circonstances que le premier ministre rappelle, le budget était à l'étude depuis des semaines. Lorsque la convention douanière a été mise sur le tapis, le budget avait été communiqué à la Chambre dès les premiers jours de la session, et tous les soirs, chaque fois que l'occasion s'en présentait, nous nous formions en comité des subsides et nous travaillions ferme afin de faire adopter les articles du budget aussi vite que possible. Au cours du débat, nous n'avons jamais demandé à la Chambre de siéger sans interruption, ne fût-ce qu'une nuit, mais nous hâtions toujours l'expédition des autres affaires, surtout la discussion du budget. Le présent est entièrement différent. Bien que la session dure depuis près de six mois, le Gouvernement n'a pas fait aucun effort pour avancer la discussion du budget. Aussi, parlant en mon nom, je déclare que je ne suis pas prêt à dire à mon honorable ami que je consentirais à la proposition pure et simple, indépendamment de toute concession, d'accorder au Gouvernement le dixième, le cinquième ou le quart des sommes inscrites dans le budget.

M. BORDEN: L'honorable député me fait souvenir de quelque chose que j'avais oublié. Lors de la rentrée de la Chambre des communes au mois de juillet 1911, la gauche a demandé au Gouvernement d'alors s'il était prêt à accepter une nouvelle tranche du budget, le Gouvernement a répondu qu'il ne s'occuperait aucunement du budget, qu'il avait l'intention de hâter l'adoption du projet dont la Chambre était saisie, et c'est pour cette raison, et uniquement pour cette raison—car nous étions prêt à accorder d'autres subsides, au besoin—que seulement cinq douzièmes du budget de cet exercice ont été votés, au lieu de la somme plus élevée qui aurait pu être votée de manière à obvier à l'obligation d'avoir recours à des mandats du Gouverneur général.

L'honorable député dit qu'on s'est beaucoup occupé du budget en 1911. Je ne me suis pas rafraîchi la mémoire en consultant dernièrement les Débats, mais je puis dire, malgré tout mon respect pour lui, que je ne crois pas que ses souvenirs soient très fidèles à cet égard. En tout cas, je me fait fort de dire, me fiant à ma mémoire et voulant bien qu'on me reprenne, que le dixième des articles du budget de 1911 n'avait pas été mis à l'étude par le comité, lorsque nous avons d'abord voté le sixième du budget, et lorsque plus tard nous avons accordé le quart de toutes les sommes comprises dans les estimations budgétaires de cet exercice-là.

Il ne me semble donc pas que l'argument de l'honorable député ait beaucoup de force. L'usage constant de la Chambre depuis des années, depuis le changement de l'exercice financier, a été d'accorder une somme provisoire, sans tenir compte de l'ensemble du budget qui ne pouvait être pris en considération avant le 31 de mars, au commencement de l'exercice.

C'est ce qui a toujours eu lieu à la condition, condition bien juste et bien légitime, que le vote d'une quote-part du budget ne porterait aucunement atteinte au droit de l'opposition d'en critiquer à sa guise les articles ainsi votés partiellement.

Dans ces circonstances, il y a un moyen simple et facile de hâter l'adoption des projets dont parle mon honorable ami et du budget. C'est de hâter l'étude du présent bill et de permettre que la question soit mise aux voix. Voilà le moyen d'avancer nos travaux. Je ne vois pas comment on peut motiver la discussion pendant sept jours—et nous sommes au huitième—d'un article qui sert de base, non seulement à mon projet du 5 décembre, mais au projet que le chef de l'opposition a formulé le 12 du même mois. Si une pareille résistance à un article en faveur duquel nos adversaires eux-mêmes ont deux fois voté n'est pas de l'obstruction, je ne connais pas le sens de ce mot. L'honorable député nie-t-il que l'opposition ait voté deux fois pour cet article?

M. PUGSLEY: Nous le nions tous. Cet article, réuni à l'amendement, soulève toute la question entre une contribution et une flotte canadienne.

M. BORDEN: L'article dont je parle est le premier article de ma résolution. J'affirme de nouveau que c'est aussi le premier article de l'amendement que le chef de l'opposition a proposé le 12 de décembre. Quelque différence qu'il puisse y avoir, d'ailleurs, entre les programmes, il n'y a pas de différence sur cet article, si leur résolution avait le sens qu'ils voulaient lui donner et qu'ils lui ont reconnu. Par l'amendement, ils ont tout biffé dans une résolution, sauf l'article que nous étudions actuellement, mais ils ont conservé cet article comme le premier article de leur résolution modifiée, de même qu'il est le premier article de notre résolution.

M. PUGSLEY: Bien que nous ayons consenti à la dépense de $35,000,000, n'avons-nous pas proposé d'employer cette somme à la construction d'une flotte ca-

nadienne, et n'était-ce pas soulever toute la question qui divise les deux partis. Le premier ministre a proposé de consacrer cette somme à la construction de trois dreadnoughts afin d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire. Nous avons proposé de l'employer à la construction d'une flotte canadienne. Il est certainement absurde de dire que nous avons voté l'article indépendamment de l'amendement.

M. BORDEN: Je n'ai pas dit qu'ils ont voté pour l'article indépendamment de l'amendement, d'après l'interprétation de l'honorable député, j'ai dit que cet article se trouve, et dans le projet que j'ai soumis au Parlement le 5 décembre, et dans l'amendement que le chef de l'opposition lui a communiqué le 12 de décembre. L'honorable député le nie-t-il?

M. PUGSLEY: Je dis qu'on ne peut pas tenir compte de l'article, abstraction faite de l'amendement.

M. BORDEN: Je ne sais vraiment pas quelle est, en définitive, l'idée de mon honorable ami. Voici un article que nous avions suggéré comme l'un des quatre articles de notre projet de résolution. Et voilà le même article que le chef de l'opposition a proposé comme l'un des articles de son amendement. Par conséquent, cet article—s'il est nécessaire de prouver davantage ce qu'un enfant comprendrait sans tous les efforts que je fais pour le faire comprendre aux membres de la gauche—cet article, dis-je, était commun à mon projet de résolution et à celui de mon honorable ami. C'était le premier article de chaque projet, et nous discutons depuis sept jours—et nous sommes au huitième—la question de savoir si cet article, qui fait partie de la résolution proposée par la gauche, sera adopté.

L'honorable député considère comme entièrement déraisonnable la conduite du Gouvernement, lorsqu'après avoir consacré plus de sept jours de séance ininterrompue à cet article—qui fait partie de la résolution de la gauche et pour lequel elle a voté—nous demandons que l'article soit adopté après huit jours d'une incessante discussion. Je crois que l'honorable député comprendra, après quelques instants de réflexion, que le manque de bon sens ne se voit pas parmi la droite, mais qu'il est dans son milieu de l'autre côté de la Chambre.

M. GERMAN: Je ne saisis pas la force du raisonnement du premier ministre. Il est vrai que nous avons voté pour une dépense de $35,000,000 afin de venir en aide au service naval. Il y a déjà dans nos statuts une loi du service naval qui nous permet de dépenser $35,000,000, ou même $75,000,000. Cette loi décrète que le Gouverneur en conseil peut organiser et entretenir un service naval permanent. Le Gouverneur en conseil ne peut pas le faire sans que le Parlement ouvre un crédit à cette fin. Aux termes de cette loi, le Gouvernement peut, à cette session même, déposer sur le bureau un budget destiné à l'organisation et à l'entretien de forces navales permanentes qui coûteront $35,000,000, ou $50,000,000, s'il le juge à propos. Voici ce qui divise le Gouvernement et l'opposition. Nous disons que cette somme peut être employée aux termes de la loi canadienne du service naval. Le Gouvernement dit qu'il veut soumettre un nouveau projet de loi, rendre une nouvelle loi qui diffère considérablement de la loi actuelle du service naval, mais sans abroger ni modifier celle-ci.

Au lieu de déposer un nouveau projet de loi sans modifier ni abroger la loi actuelle du service naval, le Gouvernement devrait soumettre un budget des dépenses conformément aux dispositions de la loi du service naval, et s'il le faisait, il s'apercevrait que l'opposition ne met pas de bâtons dans les roues.

La loi actuelle du service naval ne déclare pas que des navires seront construits au Canada; elle ne dit pas que l'argent sera dépensé au pays. Le Gouvernement pourrait, à son gré, proposer l'ouverture d'un crédit qui serait employé aux termes de la loi actuelle à la construction de navires en Grande-Bretagne. Mais les fonds devraient être votés selon les besoins de l'année, de la manière ordinaire. Il n'y a aucun doute que le Gouvernement pourrait, si c'était son bon plaisir, demander l'ouverture d'un crédit de $35,000,000, conformément à l'article 11 de la loi du service naval. Mais chacun sait que cette somme ne peut pas être entièrement dépensée en une année; les membres de la droite avouent eux-mêmes qu'il faudra au moins trois ans pour construire ces trois dreadnoughts. Pourquoi ne pas voter la somme que le Gouvernement peut raisonnablement s'attendre à dépenser durant l'année, comme il le fait dans le cas du creusement d'un canal, ou d'une autre grande entreprise qui doit durer plus d'une année?

Je crois que cette motion que le comité lève séance, fasse rapport de ses travaux et demande permission de siéger de nouveau est un motion très sage. L'honorable premier ministre dit que deux questions ne peuvent pas être discutées en même temps par le comité; il a raison, mais le comité pourrait lever sa séance, faire rapport de ses travaux, demander permission de siéger de nouveau, et alors la Chambre pourrait reprendre ses travaux réguliers et remettre l'étude du bill naval à plus tard. Le Gouvernement pourrait aussi soumettre son budget, et je dois dire que si l'ho-

norable député de Saint-Jean (M. Pugsley) n'avait pas proposé sa résolution c'était mon intention d'en proposer une semblable moi-même, lorsque j'aurais pris mon tour à la roue.

Les journaux qui appuient le Gouvernement disent que nous arrêtons les subsides. Ce n'est pas le cas. Le Gouvernement n'a jamais demandé à la Chambre de voter aucun subside. Que ce comité suspende sa séance et que le Gouvernement demande ses crédits, et il trouvera, j'en suis sûr, l'opposition prête à lui voter tout l'argent nécessaire pour les services publics. Mais si les ministres persistent à rester collés à leurs sièges et à nous forcer à discuter ce bill tant qu'il ne sera pas adopté, alors nous discuterons jusqu'au jour où le Gouvernement sera obligé de demander à la Chambre l'argent nécessaire pour administrer les affaires du pays, ou proroger le Parlement afin de pouvoir obtenir des mandats du Gouverneur général. C'est son seul recours, parce que le Gouverneur n'a pas le droit d'émettre des mandats pendant que le Parlement est en session.

M. PUGSLEY: Ni en dehors des sessions, excepté dans des cas imprévus.

M. GERMAN: Et il n'y a pas de difficulté imprévue dans le moment. Pourquoi le Gouvernement insiste-t-il à faire adopter le bill qu'il nous présente, lorsque la loi navale actuelle lui permet d'avoir tous les navires dont il a besoin? Je ne puis comprendre cela.

M. BEST: Le gouvernement n'a-t-il pas autant droit d'insister sur l'adoption de ce bill que l'opposition en a de le combattre?

M. GERMAN: Nous avons certainement le droit de prendre l'attitude que nous prenons et, si cette résolution n'est pas adoptée, j'espère, plus tard dans la journée, dire pourquoi je l'appuie. Nous avons certainement de bonnes raisons pour ne pas laisser passer ce bill comme loi spéciale, mais s'il passe, il devrait faire partie de la loi du service naval, ou cette loi devrait être rappelée. Cette motion devrait être adoptée et le gouvernement devrait se remettre aux affaires ordinaires de la session.

M. NESBITT: Ce n'est pas mon habitude de trouver faute dans les journalistes; mais les journaux ministériels depuis quelques jours sont des plus injustes à l'égard de l'opposition et ne disent pas la vérité. Ils prétendent que l'opposition arrête les subsides. Mais l'opposition a voté tous les subsides qu'on lui a demandés. On nous en a demandé hier, tard dans la nuit, et d'une façon un peu irrégulière, mais nous les avons votés. On ne nous a pas demandé encore de voter les crédits supplémentaires pour l'année courante.

M. PUGSLEY: Ces crédits n'ont même pas été soumis à la Chambre.

M. GERMAN.

M. NESBITT: Et c'est l'habitude de soumettre ces crédits quelques jours avant qu'on nous demande de les voter, afin que chaque membre puisse avoir le temps de les étudier. Mon honorable ami de Dufferin (M. Best), a demandé si le gouvernement n'avait pas autant de droit à insister sur l'adoption de ce bill que nous en avions de le combattre. Certainement il a ce droit. Mais est-il raisonnable et juste qu'il l'exerce? Je me suis toujours opposé à cette théorie que la force remplaçât le droit, que le roi ne peut pas commettre d'injustice. Mais le gouvernement semble croire que la force est le droit, et qu'il n'a qu'à dire: Il faut que vous adoptiez ce bill.

Est-ce là un langage convenable, je le demande à mes honorables amis de la droite eux-mêmes? Si nous avions parlé ainsi lors du débat sur la réciprocité, n'auraient-ils pas siégé jour et nuit pour empêcher l'adoption du bill? Mais nous n'avons pas été aussi cruels. Nous avons consenti à discuter le budget. Mon très honorable ami a dit qu'il ne se rappelait pas que nous eussions voté un grand nombre de crédits. Il a raison, car l'opposition d'alors ne le voulait pas. Elle ne consentait à accorder les crédits que dans une certaine mesure.

Mais on nous dit que nous avons déjà voté en faveur de la dépense de ces $35,000,000. Je suis surpris qu'un homme d'une aussi grande expérience parlementaire, et du rang élevé qu'occupe l'honorable premier ministre dans ce pays, ait recours à des arguties de ce genre. Nous avons voté en faveur de ces $35,000,000 mais à certaines conditions. Lisez le deuxième article du bill.

Le PRESIDENT (M. Blain): Je crois que l'honorable député s'écarte un peu du sujet.

M. NESBITT: Je ne fais que répondre aux arguments du premier ministre; vous me permettrez certainement de le suivre sur son terrain. Cet article qui décrète que ces $35,000,000 pourront être pris dans le fonds consolidé du Canada pour être appliqués immédiatement à accroître les forces navales actives de l'empire est des plus vagues. Nous proposons de le rendre plus précis, et si le Gouvernement consent à y ajouter le paragraphe que nous proposons, nous le voterons. Je ne veux rien dire contre les honorables députés qui appuient le Gouvernement, parce qu'il y en a parmi eux plusieurs pour lesquels j'ai le plus profond respect et l'amitié la plus sincère. Mais le Gouvernement ne devrait pas essayer au moyen de la force brutale, si les règles parlementaires me permettent d'employer cette expression, de forcer l'opposition à voter cet argent de la façon qu'il le désire. Je demande aux honorables députés de la droite spé-

cialement à ceux qui étaient ici en 1910-1911 de se mettre à notre place.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. NESBITT: Vous donnez à mes paroles un sens tout différent que celui que je leur donne. Mais vous êtes les bienvenus de ce côté-ci, si le cœur vous en dit. Si vous siégiez à la gauche consentiriez-vous à faire tout ce qu'on vous commanderait? Cela n'est pas humain, ce n'est pas canadien, et si vous croyez que nous devons nous soumettre parce que vous êtes ultra-loyaux et que nous sommes ultra-grits, et que pour cela nous n'avons pas le courage de nous défendre, vous vous apercevrez que vous vous trompez. Il est inutile de nous dire que nous avons voté en faveur de ces $35,000,000 lors de la deuxième lecture du bill, et à l'occasion de l'amendement proposé par mon très honorable ami le chef de l'opposition. Nous savons pourquoi nous avons voté; nous avons voté pour ces $35,000,000 à certaines conditions, et si vous acceptez notre amendement nous les voterons encore, chaque fois qu'il sera nécessaire.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. NESBITT: Cela semble étrange à mes honorables amis de la droite. Pourquoi?

M. STEVENS: Parce que c'est absurde.

M. NESBITT: Est-ce plus absurde que vous l'êtes vous-même? Ne me dites pas que je suis absurde. Vous pouvez croire que vous connaissez tout et que tous les autres sont ignorants. Un grand nombre de gens dans le monde sont comme vous.

Une VOIX: Tout le monde.

M. NESBITT: Je vous ai toujours traité avec politesse. Je veux être traité de la même manière, et, ce qui est plus, j'y réussirai. Ce ne serait qu'un acte d'humanité de la part du Gouvernement de consentir à accorder ce que mon honorable ami de Saint-Jean lui demande, et il avancera plus en même temps les affaires de la Chambre.

M. CLARK (Red-Deer): Je voudrais ajouter un mot à l'appui de la motion de mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley). Je regrette extrêmement de ne m'être pas trouvé à mon siège lorsque le très honorable premier ministre (M. Borden) a répondu à cette motion. Personnellement, je ne désire pas d'ajournement.

Je puis continuer, mais je puis dire aussi au Gouvernement et à ses amis que des questions nouvelles et de la plus haute importance n'ont pas encore été soumises à ce comité. J'appuie cependant la motion. Elle est juste à plusieurs points de vue. On me dit qu'il y aura une interruption dans les séances du comité afin de permettre à la Chambre de s'occuper d'une autre question aujourd'hui, ou dès que le ministre mis en cause sera de retour à la Chambre. Je voudrais faire savoir au Gouvernement ce que nous croyons être notre devoir de ce côté-ci de la Chambre, et quelles sont les influences auxquelles nous cédons lorsque nous demandons que cette question soit discutée sous tous ses aspects. Je demanderai au comité la permission de lui donner lecture de quelques paragraphes de lettres que j'ai reçues ce matin, et qui montrent pourquoi nous devons continuer à discuter cette question. Une de ces lettres m'est adressée par un avocat éminent de l'Alberta, et voici ce qu'il me dit:

Le sentiment devient presque général dans l'Ouest que s'il y avait une élection, ce serait un désastre comme celui du "Titanic" pour le parti conservateur. La politique navale Borden est très impopulaire parce qu'elle lui a été imposée par les nationalistes, et la plupart des Canadiens disent que si le Canada doit appartenir aux Canadiens, il faut que nous possédions nos propres équipages.

Nous savons que nous sommes appuyés par l'opinion intelligente du pays dans l'attitude que nous avons prise. L'autre lettre vient d'une dame à l'esprit cultivé, qui écrit:

Je m'occupe peu des questions politiques en général, car c'est le rôle des hommes, mais je crois que nous devrions protéger nos propres côtes et être en état de venir en aide à l'Angleterre ou à l'Empire, lorsqu'il en sera besoin.

Cette dernière lettre vient de la province d'Ontario. Partout l'opinion publique, que nous atteignons au moyen de réunions et de lettres, nous appuie. Nous croyons donc agir conformément à l'opinion qui prévaut en Canada. Si le Gouvernement était raisonnable, il comprendrait que la façon dont il a agi pendant ce débat rend absolument nécessaire qu'il soit continué.

Le Gouvernement ne nous a pas demandé de voter des subsides. La direction que ce débat a prise nous donne les meilleures raisons pour continuer la discussion et apporter des matériaux nouveaux, et en plus grande quantité que les honorables membres de la droite ne s'imaginent, ou que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) pendant sa vie comparativement courte, a jamais essayé de connaître. Je plains mon jeune ami d'avoir traité son aîné d'absurde. Je pensais de même de mes aînés lorsque j'avais dix-huit ans.

M. STEVENS: Je n'ai jamais traité mon confrère d'absurde, et je ne voudrais jamais m'abaisser non plus à dire à un autre membre de cette Chambre qu'il est absurde, ou à lui lancer des injures.

M. CLARK: Si quelqu'un qualifie mes paroles d'absurdes, cela équivaut presque à dire que je le suis moi-même. La distinction que veut faire l'honorable député est très subtile.

L'honorable premier ministre a fait une déclaration très importante. Personne ne sait pourquoi il a retardé si longtemps à la faire, à moins qu'il n'ait jugé nécessaire d'attendre au moment le plus propre à obtenir un bon succès de théâtre. Les honorables membres de la droite parlent en dehors de la Chambre, s'ils ne parlent pas en dedans, et il nous faut conséquemment nous guider d'après ce que l'on dit en dehors du Parlement. La politique de la droite est une politique de silence, mais elle ne l'observe pas toujours.

Ils produisent ces autres faits et nous continuerons le débat aussi longtemps que nous le jugerons à propos. Nous sentons dans notre for intérieur que nous avons l'appui du peuple canadien, et nous n'avons pas l'intention de faire rejeter l'opinion de la majorité du peuple canadien par une girouette politique des dimensions exactes de M. Winston Churchill.

M. PUGSLEY: Monsieur le président...

Le PRESIDENT (M. Blain): Un débat de ce genre doit avoir des bornes. S'il se poursuit, les orateurs doivent s'en tenir à la question de savoir si ce comité doit lever sa séance ou non.

M. PUGSLEY: C'est ce que nous avons tous compris, je crois. Mon très honorable ami le premier ministre a émis des raisons pour lesquelles le comité ne devrait pas lever sa séance. A son point de vue, ses motifs étaient très satisfaisants, surtout pour ses partisans. De fait, mon très honorable ami a affirmé qu'ils étaient si manifestes qu'un enfant pourrait les comprendre. C'est pourquoi il était très satisfait que les honorables députés de la droite appuyassent son attitude. De ce côté de la Chambre, nous nous sommes limités aux raisons que l'on pourra apporter à l'appui de la levée de la séance. Permettez-moi de discuter les arguments présentés par mon très honorable ami au sujet de cet article du bill. Il y a une semaine, lundi soir, j'ai attiré l'attention de la Chambre, alors qu'a été abordée l'étude de ce deuxième article, sur la déclaration qui nous a été formulée qu'il nous fallait voter cet article ou bien que la séance se prolongerait jusqu'à minuit, samedi soir, à moins qu'il ne fût fait de progrès par l'adoption du bill. Mon très honorable ami a énoncé qu'il avait des motifs de croire que nous voterions l'article sans débat, parce que nous étions en faveur de la dépense de $35,000,000. Mais mon très honorable ami oublie que, bien que nous ayons voté en faveur de cette dépense, l'amendement qu'a présenté le très honorable leader de l'opposition porte que cette somme doit être dépensée en vue de l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération avec la marine impériale et en étroite relation avec elle. Puis il y a le sous-amendement de mon honorable ami de Sydney, portant qu'il faudrait ajouter ces paroles: 'Sur le plan suggéré par l'amirauté britannique aux conférences impériales de 1907 et 1909". Nous avons donc dans cet article, selon son projet d'amendement, le principe vital qui partage les deux partis de cette Chambre.

Le Gouvernement a l'intention de dépenser ce montant dans le but d'accroître les forces navales effectives de l'empire. Si cela signifie quelque chose, cela implique que les deniers ne pourraient être utilisés pour un service naval canadien, ou pour la défense du Canada, mais que l'argent doit être consacré à l'accroissement de la marine impériale. Le bill lui-même, ainsi que la déclaration du premier ministre, manifestent que l'on se propose d'employer cet argent à la construction de trois dreadnoughts qui seront remis à l'amirauté britannique, dans le but d'accroître les forces navales actives de l'empire. Notre amendement énonce: Nous voterons les deniers; nous n'hésitons nullement à consentir à voter $35,000,000; à notre avis, il faudrait les employer à l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération avec la marine impériale et en étroite relation avec elle. Cet article, avec son projet d'amendement, fait surgir le débat sur une question vitale entre les deux partis. Il était absurde—j'emploierai le mot absurde—de la part de mon très honorable ami d'affirmer que les députés de la gauche, qui sont en faveur d'un service naval canadien, devraient laisser adopter cet article sans débat. Bien que cela soulevât une question vitale entre les deux partis, non seulement dans cette Chambre, mais dans ce pays, on nous a intimé lundi soir de la semaine dernière que, si nous n'adoptions pas ce bill avant la fin de la journée, on nous tiendrait ici jour et nuit jusqu'à ce que nous l'eussions adopté. Cette intimation est un brutal exercice de l'autorité dont le Gouvernement est investie dans cette Chambre.

M. ROGERS: L'honorable député rend injustice à lui-même et à cette Chambre, quand il formule cette déclaration positive, qui est absolument inexacte. Aucun membre du Gouvernement n'a fait de déclaration en ce sens lundi soir dernier.

M. PUGSLEY: Comment expliquer que nous avons été tenus ici toute la nuit de lundi?

M. ROGERS: Parce que les honorables députés ont refusé de faire progresser le débat.

M. PUGSLEY: A une heure, le chef de l'opposition a demandé de lever la séance

au leader du Gouvernement, qui a répondu qu'il fallait avancer le débat. Qu'entendait par là le premier ministre? Il entendait l'adoption de cet article sans plus ample débat, ou qu'autrement nous serions tenus nuit et jour dans cette Chambre jusqu'à ce que nous l'eussions adopté. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a mentionné le fait qu'une importante correspondance échangée entre mon très honorable ami et M. Churchill n'avait pas été déposée sur le bureau de la Chambre. Je ne me rappelle pas avoir entendu la lecture faite par mon très honorable ami, mais j'ai pris connaissance du rapport du "Citizen" d'Ottawa d'aujourd'hui, et, après l'avoir lu, cela ne m'étonne pas que mon très honorable ami refuse de la soumettre à la Chambre aussi longtemps que possible, parce que ce document corrobore en premier lieu la déclaration que j'ai formulée, que l'on peut construire à un coût moindre que $4,000,000 un chantier de construction navale de première classe en état de lancer les plus gros vaisseaux de guerre.

Quelques DEPUTES: Règlement!

M. PUGSLEY: J'ai l'intention de parler à ce sujet comme étant une raison motivant l'occasion que nous devrions avoir d'examiner la correspondance qui a été déposée sur la table de la Chambre hier soir seulement. Il y a certes longtemps que nous aurions dû obtenir tous ces renseignements sur cette importante question. La copie produite n'est pas marquée confidentielle; l'origine l'est peut-être.

M. BORDEN: La copie produite n'est pas marquée confidentielle.

M. PUGSLEY: A l'ordinaire, si elle était confidentielle, la copie l'indiquerait, mais j'accepte l'explication de mon honorable ami. Il y a longtemps que ces renseignements auraient dû nous être fournis. De plus, d'après la lecture rapide que j'en ai faite, je dis que je ne suis pas surpris que mon très honorable ami n'ait pas fait un effort pour la déposer, car, loin de la fortifier, elle affaiblit la politique du Gouvernement. Mais, en dehors de toutes ces considérations, j'affirme que le Gouvernement n'agit pas dans les meilleurs intérêts du peuple de ce pays en forçant cette mesure nuit et jour en comité, à l'exclusion de toutes les autres.

Avant de laisser son siège, mon très honorable ami a exposé que, dans le passé, la conduite de l'opposition avait toujours été d'accorder des subsides périodiques, Je suis d'accord avec mon très honorable ami qu'il a ainsi été accordé des subsides par montants périodiques. Au cours du débat sur la réciprocité, il a été voté assez de subsides pour permettre au Gouvernement de faire des élections et pour que le Parlement se réunît à temps après l'élection dans le but de voter le reste. Si le Gouvernement veut que nous tenions la même ligne de conduite, je dirai à mes honorables amis que nous ne le leur refuserons pas. Je ne voudrais pas aucunement gêner le public ou les intérêts du pays.

M. BORDEN: Si mon honorable ami veut nous voter des subsides, nous aborderons l'étude d'autres mesures.

M. PUGSLEY: Au cours du débat sur la réciprocité, il a été accordé assez de subsides pour permettre au Gouvernement d'aller devant l'électorat et il est revenu.

Quelques DEPUTES: Il n'est jamais revenu.

M. MEIGHEN: Les honorables membres de la gauche n'avaient pas l'assurance du Gouvernement que l'électorat allait être consulté.

M. PUGSLEY: Mes honorables amis avaient décidé de nous obliger de faire des élections, si possible. Ils se réjouissaient dans l'obstruction, qu'ils ont continuée pendant des semaines et des mois. Mon très honorable ami se rappellera que, chaque fois que nous avons essayé de faire voter le budget—

Quelques DEPUTES: Règlement!

M. PUGSLEY: Je réponds à mon très honorable ami le premier ministre.

Le PRESIDENT (M. Thornburn): Je ne désire pas faire observer trop sévèrement la règle, mais il y a certainement une distinction entre débattre un bill et ses deux amendements et débattre une simple motion demandant la levée du comité, rapporter progrès et demander la permission de siéger de nouveau. Qu'on me permette de lire cet extrait de Bourinot, à la page 464:

"Il incombe néanmoins à l'Orateur de la Chambre (ou au président du comité) d'intervenir, lorsqu'il juge que les observations du député ne se rapportent pas à la question soumise à la Chambre"; ou, "qu'il tirera une conclusion qui lui vaudra un rappel au règlement". Et il pourra juger nécessaire d'avertir un membre "qu'il approche les limites régulières dans lesquelles les honorables députés doivent rester en parlant de ce qui se rapporte à la question débattue" et exprimer l'espoir "qu'il aura soin de se borner à ce qui se rattache à la question".

Il me semble que ce serait dans les intérêts de tout orateur de disposer de la présente motion d'une manière raisonnable, et que tout orateur devrait s'en tenir à la question de savoir si le comité devrait lever sa séance ou non, rapporter progrès et demander la permission de siéger de nouveau. Je demanderai aux honorables députés de limiter leurs observations à cette question.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, vous êtes si équitable et si affable que je serais vraiment fâché de ne pas me conformer à votre décision. Je croyais me conformer aux règles. Je désire seulement attirer votre attention sur les paroles du premier

ministre. En réponse à mon argument que les intérêts publics souffriraient vraisemblablement dans un très grand degré, par suite du refus du Gouvernement d'avoir présenté le budget, il a dit en effet: "Oh, non, il n'y a pas de danger à ce sujet, car nous espérons que vous voterez le budget en bloc."

M. BORDEN: Non, pas en bloc.

M. PUGSLEY: Eh bien, un douzième de tout le budget.

M. BORDEN: Je pensais environ un quart.

M. PUGSLEY: Un quart est pire. Le très honorable ministre a dit en effet: Nous l'avons fait pour vous alors que nous vous acculions, vous devriez nous rendre la pareille maintenant que vous nous acculez. Nous n'acculons pas les honorables députés de la droite, nous défendons les droits du peuple.

Que nous suivrons le pernicieux exemple des honorables membres de la droite, un peu plus tard, ou que nous ne le ferons pas, je n'oserai le dire, mais, assurément, la ligne de conduite irritative que prennent ces honorables députés a pour but de soulever l'esprit de combativité des honorables membres siégeant de ce côté-ci de la Chambre. Dans des occasions antérieures, nous avons soumis de bonne heure dans la session les subsides demandés et nous essayons de les faire passer. Dans mon propre ministère, j'y travaillais de nuit en nuit. Dans ces circonstances, quand on présentait une motion à l'effet de considérer la question des subsides, on ouvrait la porte à toute discussion de question d'importance. C'est le privilége de la Chambre. Nos honorables amis ne nous ont pas encore offert cette opportunité au cours de la présente session, bien que nous ayons déjà passé ici trois mois et demi. Le très honorable ministre dit: " Quand nous sommes acculés au pied du mur, quand le Gouvernement n'a plus d'argent pour solder les comptes publics, nous comptons sur vous pour nous donner l'argent nécessaire sans aucune considération quelconque." Mon très honorable ami ne doit pas être si certain que cela sur ce sujet. S'il se donnait la peine de déployer ces qualités d'une courtoisie dont il sait ordinairement si bien se servir, il aurait plus de chance de réussir et d'obtenir ce qu'il désire. Quand mon très honorable ami, le chef de l'opposition, a proposé l'amendement qui ouvrait du champ libre à la discussion, le chef du Gouvernement a déclaré en substance: " Vous devez adopter cet article; si vous ne le faites pas, nous vous tiendrons ici nuit et jour jusqu'à ce que vous l'ayez fait." Nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous demandons une opportunité raisonnable pour discuter ce projet de loi important. Si aucun autre de mes honorables confrères ne désire parler—car j'ai simplement soulevé ce point dans le but de voir discuter la question—je retirerai ma motion.

(La motion de M. Pugsley est retirée.)

M. T. MACNUTT (Salcoats): La dernière fois que j'ai eu l'occasion de parler devant ce comité, j'ai déclaré que je comptais bien avoir une autre occasion de prendre la parole. Cette occasion m'est accordée et j'espère bien en avoir d'autres et plusieurs même. Les membres de la droite semblent des plus impatients d'entendre ce que nous, de la gauche, avons à dire, vu qu'ils siègent jour et nuit pour nous écouter, et nous sommes bien prêts à leur donner tous les renseignements possibles. L'information la plus précieuse qu'on puisse fournir est celle des experts navals et des hommes d'Etat de différents pays. Nous désirons simplement trouver le meilleur moyen de dépenser une certaine somme d'argent dans le meilleur intérêt de la défense navale de l'empire. Sous l'impression qu'il y avait urgence, le Gouvernement a soumis ce bill. Nous avons la loi du Service naval adoptée en 1910. Cette loi prévoit un cas d'urgence. L'article 23 est ainsi conçu:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

L'article 25 dit:

Lorsque le Gouverneur en conseil déclare qu'une circonstance est critique et qu'il est à propos pour le service public que Sa Majesté ait le contrôle de tous dock, chantier de construction, pier, quai, ateliers de machines, outillage de réparation ou de sauvetage, fabrique, entrepôt, magasin ou autre construction, le ministre peut, par mandat sous son seing, autoriser toute personne nommée dans ledit mandat, d'en prendre possession au nom et de la part de Sa Majesté, et de s'en servir pour le service de Sa Majesté en la manière qu'ordonne le ministre, et toutes les personnes, officiers, serviteurs et employés y employés doivent obéir aux ordres du ministre quant à l'administration ou au service de ces constructions ou ouvrages.

L'article 31 dit:

En temps critique, le Gouverneur en conseil peut ordonner et prescrire que la force volontaire de la marine ou telle partie de cette force qui sera jugée nécessaire, soit appelée à l'activité et les volontaires ainsi appelés sont tenus de servir conformément aux règlements qui pourront être prescrits.

S'il y avait eu un cas d'urgence, il n'y aurait aucune nécessité pour le bill actuellement discuté. Des déclarations récentes démontrent qu'il n'y a aucune période critique. Ceci est démontré par la "Neuie

Freie Presse", un des premiers journaux allemands, qui dit le lendemain de la déclaration faite par von Tirpitz:

Le point capital des relations anglo-allemandes est que la suprématie de la Grande-Bretagne sur mer doit être reconnue aujourd'hui et pour l'avenir par l'Allemagne. Les légendes d'une invasion germanique sont devenues usées à la corde. Dans l'histoire des nations, il n'y a aucun semblable exemple d'entente comparable à celui-ci par lequel l'empire allemand entreprend sous cette forme ou sous une autre de rester à une certaine distance en arrière de la puissance navale britannique. C'est là assurément une des garanties les plus rares et les plus fortes de la disposition pacifique d'un pays.

Discutant ce sujet, la "Westminster Gazette", du 8 février, dit:

Les Allemands ont fixé pour quelques années à venir leur loi navale et il n'est pas probable qu'ils la changent, à moins d'une nouvelle tension politique. Si celle-ci n'est pas renouvelée, nous ne devrons pas dans quelques années revenir à un état où des deux côtés il sera convenu qu'une compétition navale à tout casser n'est que la plus pure folie. L'année dernière nous a fait comprendre qu'il existe en Europe plus de bon sens que le présumaient les pessimistes.

Le "Manchester Guardian", discutant l'effet du consentement donné par l'amiral von Tirpitz, pour l'Allemagne d'accepter le 60 p. 100 de suprématie navale, dit:

Les cinq navires inscrits sur le programme naval de cette année et dont M. Churchill a parlé l'année dernière pourraient bien être réduits à quatre cette année, en toute sûreté, tant pour rehausser notre prestige que pour réaliser une politique étrangère bien établie.

On peut voir par le rapport officiel du grand amiral von Tirpitz, dans un discours récent prononcé, en plein reichstag, d'où vient le péril allemand et où il n'y en a pas. Il était accusé par les socialistes d'être hostile à l'Angleterre et il répliqua:

Je dois protester contre la prétention que mes déclarations comportent un sentiment d'animosité vis-à-vis de l'Angleterre. A mon point de vue, la proportion de 16 à 10 pour la flotte de 1re ligne est acceptable. Cela exprime le fait que nous n'avons pas l'intention et ne l'avons jamais eue d'entrer en compétition avec l'Angleterre. Cela nous donne cette mesure de puissance qu'il serait difficile de nous attaquer. Cette mesure est maintenue par la loi navale. Nous n'en avons pas besoin davantage. Il ne saurait être aucunement question de notre désir d'agir d'une façon agressive contre l'Angleterre, parce que des procédés d'agression exigent une supériorité considérable.

Nous avions à décider entre la concession des moyens voulus pour une marine assez forte pour protéger notre commerce croissant aussi bien que notre industrie et l'attitude de quémandeurs, le chapeau à la main. Nous avons opté en faveur de la première alternative... Il n'existe aucune intention d'aller au delà du programme actuel de la loi navale. J'espère bien avoir réussi par ces quelques mots à dissiper tout malentendu qui aurait pu surgir... Si nous (l'Allemagne et la Grande-Bretagne) pouvons en arriver à une entente pratique, la loi navale a fait son œuvre.

Cette déclaration fut faite le 6 février dernier mais on n'en publia le texte que beaucoup plus tard, quand on l'accoupla à un discours prononcé par Herr von Jagow, le secrétaire des affaires étrangères en Allemagne. Herr von Jagow démontra que durant la récente crise dans les Balkans, les relations entre l'Allemagne et l'Angleterre furent de confiance particulière et que "les conversations franches faites en parfaite confiance entre Londres et nous (l'Allemagne) à toutes les étapes de cette crise" tel que rapporté par son prédécesseur, Herr von Kiderlin, avaient produit d'excellents résultats.

Puis Herr von Jagow dit:

L'échange intime d'opinions qui se fait entre nous et le gouvernement anglais a contribué très considérablement à faire disparaître les difficultés de plus d'une sorte qu'on avait soulevées au cours des derniers mois. Nous avons constaté qu'avec l'Angleterre nous avions non seulement des points de rapport d'une nature sentimentale, mais qu'il existe aussi bien des intérêts communs. Je ne suis pas un prophète, mais j'ai confiance que sur une base d'intérêts commerciaux, qui en politique sont le terrain le plus productif, nous pourrons continuer à travailler de concert avec l'Angleterre et faire tout probablement notre moisson.

Voilà des déclarations qui méritent d'être prises en considération et qui tendent à démontrer, je crois, que le péril allemand est, pour le temps présent, du moins, une chose du passé.

Voici un extrait du "London Daily News" qui prétend que le moins que M. Borden puisse faire, ce serait de consulter le pays:

Londres, 7 mars.—Sous l'entête de "Bad Imperialism", le "Daily News and Leader" discute la sagesse du plan de M. Borden de pousser le bill de la marine par des moyens de clôture, "La moindre concession qu'il puisse faire à la population du Canada" déclare-t-on, est de la consulter avant de l'assujétir à une révolution constitutionnelle condamnée par tous les autres dominions.

Il ne faut pas s'imaginer que les libéraux canadiens soient seuls à condamner le plan Borden.

L'article se continue:

Le gouvernement australien a répudié toute extension de ce projet à l'Australie? M. Sauer, au nom du gouvernement sud-africain, a exprimé la crainte que le mouvement lancé dans diverses parties de l'Europe n'était pas tout à fait spontané; il critique la politique du Canada qui veut avoir un ministre dans le conseil de la défense et il doute que le Sud-Africain marche sur ces traces.

Les premiers fruits, donc, de la politique Borden, continue le "Daily News," sont au Canada une crise domestique de premier ordre. Nous avons, dès le début, critiqué le

plan Borden au point de vue constitutionnel. Nous avons persisté à répéter qu'il rendait à l'empire un mauvais service en faisant de la marine une question de polémique entre les partis politiques des dominions. Aujourd'hui, lorsque le plan de Borden est rendu au point de créer une crise politique aiguë en Canada, tous les esprits pondérés admettront qu'il rend le pire service possible à l'unité de l'empire.

Voici maintenant l'opinion d'un député du parlement britannique:

(Câblogramme, presse canadienne associée).

Londres, 7 mars.—M. J. Allan Baker, M.P., (libéral, Finsbury), discutant la question de la marine canadienne dans l'exemplaire récent de la contemporary Review, exprime l'opinion que le plan de sir Wilfrid Laurier sera de beaucoup plus satisfaisant à la population du Canada. Il proteste contre les chiffres soumis par le très honorable R. L. Borden pour soutenir l'argument en faveur d'un don immédiat.

Le mémoire de l'honorable M. Borden, dit M. Baker, donne des chiffres alarmants. En établissant la comparaison entre la flotte britannique et les flottes combinées des autres puissances européennes, il réussit à démontrer qu'en 1915 nous n'aurons que 35 dreadnoughts contre elles 51; mais c'est une fausse idée de comparaison.

La base de comparaison la moins favorable est celle du très-honorable Winston Churchill dans sa réplique à Lord Charles Beresford. Sur la question de l'Angleterre devant faire face à la Triple Alliance, la réponse de Churchill démontre qu'en 1914 nous aurons 29 dreadnoughts à opposer aux 28 dreadnoughts de la Triple Alliance.

En 1915, les chiffres seront de 35 à 33. Notre supériorité sur la Triple Alliance, en toute sorte de navires, non seulement par le nombre, mais par le tonnage, l'armement et l'effectif, est tellement grande qu'elle permet d'employer le qualificatif d'"écrasante".

M. Baker nous donne pour raison de sa prétention que la politique de sir Wilfrid Laurier est la meilleure des deux, qu'elle assure directement ce que nombre de Canadiens désirent, sans aucun doute: la présence de navires de guerre dans les eaux canadiennes.

Par cette politique le Canada rembourserait sa dette en allégeant définitivement le fardeau de responsabilité qui repose sur l'amirauté britannique. L'application de la politique de sir Wilfrid Laurier peut seule assigner une limite logique aux dépenses navales du Canada. Si le Canada doit tenir compte des besoins de l'Angleterre et aussi de l'empire aussi bien que des siens propres, nul mode de détermination des dépenses n'est possible. Si les Canadiens veulent porter leur part du fardeau de la préparation navale, ils doivent se tenir prêts à servir eux-mêmes, et la seule manière de les y engager c'est d'avoir une flotte nationale. Le plan de sir Wilfrid Laurier ne nous jette pas avec précipitation dans ces problèmes de fédération impériale, que doit nécessairement comporter la perpétuation du système de coopération financière du Canada.

Voici un extrait qui traite de la situation en Australie:

M. MacNUTT.

Melbourne, 7 mars,—Que l'Australie soit parfaitement sincère dans le programme naval qu'elle exécute maintenant, c'est ce qu'affirme lord Denmon, le gouverneur général de l'Australie qui aujourd'hui a ouvert le collège naval à Geelong. En faisant l'inauguration de cette institution, le gouverneur général dit que cette occasion offre une nouvelle preuve que le peuple australien a l'intention de posséder et d'équiper ses propres navires de guerre, afin d'appliquer le programme établi pour lui par l'amirauté britannique, à la récente conférencence.

L'opinion exprimée par ceux qui prétendent que l'Australien ne saurait faire un bon marin est ainsi démentie à jamais. A son avis, l'Australien est homme à réussir en tout ce qu'il entreprend.

Le sénateur Pearce, le ministre de la défense, déclare que le gouvernement a décidé que tout en construisant sa marine il ne limiterait pas ses efforts à la seule construction des navires.

Il est parfaitement entendu que le pays entreprendrait aussi de fournir des équipages à ses navires au lieu de se borner à les construire. L'Australie pourrait peut-être présenter cent navires à la marine britannique, mais alors la Grande-Bretagne n'y gagnerait rien, à moins qu'on ne trouve des hommes pour les équipages de ces navires. En terminant, le sénateur Pearce déclare que l'Australie fait l'impossible pour ajouter un nouveau centre de force à l'empire britannique.

En une circonstance antérieure, j'ai établi qu'il est de la plus haute importance de former des hommes pour les équipages de ces navires. Dans le même magazine, M. E. W. Thomson, partisan de la proposition du gouvernement, prétend qu'il y a urgence. Cet article est déjà de date ancienne, et l'auteur est d'avis qu'il faut une armée navale permanente. Maintenant que le danger est disparu et que le Gouvernement, si l'on en juge par les discours d'hier soir, ne présentera pas de politique navale permanente, cet écrivain modifiera peut-être son opinion. Voici le commencement de cet article:

Que le Canada, dépendant de la Grande-Bretagne, soit en grave danger d'être bientôt entraîné dans une guerre, cela semble évident en face de la situation européenne. Assurément les hommes d'Etat d'Ottawa mettront fin au jeu mesquin auquel ils se livrent pour obtenir des mandats électifs aux prochaines élections et se hâteront de s'entendre sur des plans de défense, étant donné la situation.

A la suite de cette introduction, l'auteur fait l'examen de la situation, au moment où il écrivait, et à son propre point de vue.

(L'honorable député lit l'article en question.)

Une question qui n'a pas été traitée bien au long est la défense de la côte du Pacifique. La proposition du Gouvernement est de construire trois vaisseaux dans la mère patrie pour servir, apparemment, dans la mer du Nord, mais je ne vois pas com-

ment cela faciliterait la défense de la côte du Pacifique. Dans un ouvrage intitulé "The Mastery of the Pacific" par Archibald R. Colquohoun, l'auteur appuie fortement sur la nécessité de la prévoyance, de la préparation et de l'effort soutenu, et je ne crois pas qu'une contribution en navires pour la flotte de la mer du Nord soit la réalisation de cette idée. Lorsque les Allemands disent une chose vous pouvez y ajouter foi, mais il est généralement admis que les Japonais ne sont pas aussi dignes de confiance. Bien qu'il existe un traité entre l'Angleterre et le Japon, il peut être abrogé en tout temps. Le Japon augmente en population, il n'a pas assez de territoire pour ses propres nationaux; c'est un peuple actif et fort patriote, comptant pour rien la mort pour la défense de la patrie. Les Japonais sont toujours prêts à la guerre et nous ne savons jamais l'instant où ils peuvent attaquer la côte du Pacifique où aboutissent nos trois grands réseaux transcontinantaux.

S'il survenait une attaque sérieuse de ce côté, malgré la possibilité de défendre les ports au moyen de torpilles, le Canada et l'empire se trouveraient en posture fort embarrassante, sans parler de la situation où se trouverait placée la population de la Colombie-Britannique. Il est absolument nécessaire de prendre des mesures pour faire face à toute éventualité sur la côte du Pacifique, car le péril jaune existe toujours. Il serait important de se prémunir autant que possible contre tout danger d'invasion du côté du Japon. Cela ne peut se faire en gardant ces trois vaisseaux, notre flotte tout entière, dans la mer du Nord. La chose n'est possible que par la mise à exécution du plan de l'opposition, c'est-à-dire l'installation d'une escadre sur la côte du Pacifique.

Je dirai un mot au sujet des colons allemands de l'Ouest. Nous en avons un grand nombre dans certaines parties de l'Ontario. Je ne connais pas aussi bien ces derniers, mais je connais très intimement les Allemands de l'Ouest. On ne saurait trouver une meilleure classe de colons. Dépensant largement lorsqu'ils ont de l'argent, bons producteurs et bons consommateurs, ils sont aussi de fidèles sujets britanniques et citoyens canadiens. Mais un grand nombre d'entre eux ont dit: Nous avons de l'affection pour notre patrie d'origine, la terre ancestrale; nous parlons encore sa langue, nous ne croyons pas que notre pays soit le perturbateur de la paix du monde; en Allemagne, chacun s'occupe de ses propres affaires. Cette population allemande n'aime pas qu'on parle éternellement de menaces allemandes ou de péril allemand. Advenant une guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne nos Allemands canadiens prendraient parti pour la Grande-Bretagne et le Canada, parce que le Canada est leur patrie; mais il n'y a pas de doute que ce serait à contre-cœur qu'ils y prendraient une part quelconque. Je proteste contre ces énoncés continuels de menaces allemandes pour démontrer la nécessité de dépenser de fortes sommes d'argent consacrées à des armements inutiles dont bénéficieront les capitalistes allemands et anglais. Depuis quelques temps déjà, les paroles des meilleures autorités en Allemagne et en Angleterre tendent à démontrer qu'il n'y a pas de panique allemande, que les relations de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne sont des plus amicales et que ces relations se continueront. Il n'y a pas lieu de parler crise et panique allemande, surtout lorsqu'un si grand nombre de nos concitoyens sont originaires d'Allemagne. Il faut naturellement se préparer à la guerre, mais il n'y a pas lieu de recourir à la menace allemande comme principal argument.

Nous savons ce que les Australiens ont fait, et Terre-Neuve, paraît-il, prend des mesures en ce moment.

Toutes les colonies ou dépendances de l'Angleterre s'occupent de leur propre défense. Le Canada ne devrait pas rester en arrière. Les honorables députés de la droite ont voulu démontrer à l'aide de chiffres dont nous avons contesté l'exactitude qu'il en coûte beaucoup moins cher de construire des navires de guerre en Angleterre qu'au Canada, et qu'à cause de cela, il serait bon d'envoyer l'argent en Angleterre. L'établissement de chantiers maritimes nous coûterait sans doute quelque chose au commencement. Je ne me suis jamais opposé aux subventions ou à la protection accordées à nos industries manufacturières de toutes sortes, pour leur permettre de s'établir, s'il paraissait qu'elles fussent nécessaires au développement du pays. C'est à la protection perpétuelle que nous nous sommes tous opposés. Personne n'aurait d'objection à une dépense raisonnable, si cette dépense devait aboutir à la renaissance de l'industrie des constructions maritimes et au développement de nos ressources minières, houille, fer, nickel et ainsi de suite. On prétend qu'il nous est impossible de trouver ici des ouvriers expérimentés pour construire ces navires; mais comment se fait-il qu'on peut se les procurer dans les autres pays? Il y en a aux Etats-Unis, en Argentine, en Australie et dans toutes les parties du monde. J'ai entendu lire hier soir la lettre que le premier ministre a reçue de M. Churchill, qui prétend qu'il nous faudrait une certaine classe de riveteurs entre autres ouvriers. Rien n'empêcherait un grand nombre de nos ouvriers d'apprendre le rivetage. On prétend aussi qu'il n'y aurait pas assez d'hommes en instruction sur le "Niobé" et le "Rainbow" pour former l'équipage

d'un seul croiseur. Prétend-on dire que ce nombre d'hommes constitue les seuls qui seraient disponibles, s'il existait ici une marine qui offrirait une carrière aux marins? Il y a nombre de jeunes gens que cette carrière attireraient et qui seraient très heureux d'y entrer. Il ne convient pas de dénigrer ainsi nos jeunes Canadiens, soit à l'égard de l'équipement de nos navires, soit à l'égard des artisans qu'il nous faudrait pour les construire. Il y a quelque chose d'assez incongru dans le traitement tout différent que le Gouvernement accorde à d'autres manufacturiers.

Il force législativement les cultivateurs à payer de 20 à 30 p. 100 pour leurs machines agricoles et les consommateurs des divers articles fabriqués à payer peut-être 40 p. 100 de plus que le prix auquel ils pourraient les acheter sur le marché libre, et cela afin d'enrichir des manufacturiers canadiens, non pas pour permettre au manufacturier canadien de commencer son exploitation, car il est déjà établi—mais afin qu'il continue à s'enrichir aux dépens du peuple. Pourquoi donc ne pas affirmer le même principe pour cette vaste industrie? Pourquoi pareille inégalité de traitement dans ce système protectionniste, à l'égard de cette industrie?

Après les premiers frais d'installation, le pays commencera à tirer profit de l'industrie des constructions maritimes, car nous avons les ressources naturelles pour répondre à la demande qui ira sans doute en augmentant.

Il y a autre chose. Dans deux ans d'ici, nos grands réseaux transcontinentaux seront achevés, et le Pacifique-Canadien aura une double voie. Des milliers d'hommes resteront sans emploi et seront peut-être obligés de chercher de l'ouvrage dans d'autres pays. Si l'on établissait ces chantiers maritimes, si l'on construisait ces navires, cette industrie stimulerait l'exploitation de nos mines de houille, de fer et de nickel et fournirait de l'ouvrage à ces hommes. Il faut organiser la défense de cette partie de l'empire qui s'appelle le Canada, comme l'Australie défend cette partie de l'empire qui s'appelle l'Australie. Si, par quelque soulèvement géologique, le Canada, l'Australie et les autres unités de l'empire pouvaient s'en aller à la dérive à travers les eaux et s'attacher à la mère patrie, les conditions seraient différentes; mais naturellement, ce serait impossible.

Séparés que nous sommes de la mère patrie par des milliers de milles d'eau salée, pourquoi viser à la concentration, lorsqu'il nous faut couvrir tant de milliers de milles? Occupons-nous de nous-mêmes. Nous faisons autant partie de l'empire que l'Angleterre elle-même, et nous faisons preuve d'autant de loyalisme en travaillant de notre mieux au développement de cette partie de l'empire. Ce que l'Angleterre veut de nous, ce sont des actes et non pas des dollars. Elle a assez d'argent et un programme suffisant pour lui assurer une écrasante supériorité dans la mer du Nord. Quel est l'avantage ou la nécessité de cette contribution? Mettons-nous à l'œuvre aussi promptement que possible et faisons notre devoir, comme citoyens canadiens et comme partie importante de l'empire; créons une marine, équipons-la et entretenons-la nous-mêmes. J'espère avoir une autre occasion de développer quelques nouveaux arguments contre la politique ministérielle.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska) (texte): Monsieur le président, la question que nous étudions depuis quelque temps revêt un nouvel aspect à la suite de la correspondance déposée, hier soir, sur le bureau de cette Chambre, par le très honorable premier ministre.

Il est inutile de rappeler de nouveau l'importance de la question soumise, cette importance est primordiale pour le Canada. L'autre jour, au milieu de mes remarques, je faisais observer que cette question devait être discutée sans considération de parti. On a cru que je donnais ce conseil sur un ton de plaisanterie. Bien au contraire, il me semble que les deux côtés de cette Chambre devraient se mettre au-dessus de tout esprit de parti et n'examiner cette question qu'au point de vue des intérêts du Canada.

Nous sommes ici 221 députés, de toutes les provinces du Dominion, constituant le Parlement du Canada. Nous sommes envoyés ici pour faire des lois relativement à la bonne administration de notre pays, au maintien de l'ordre, de la paix et de la défense de notre patrie.

Nous devons apporter tout le soin et toute l'intelligence possible à l'étude des grandes questions qui nous sont soumises. Je crois être dans le vrai en disant que jamais une question aussi importante n'a été soumise au Parlement canadien. Cette question marque une ère nouvelle dans l'histoire du Canada. Nous sommes à l'embranchement de deux chemins, l'un de ces chemins, dans lequel nos amis de la droite veulent nous faire entrer,—nous conduit à la centralisation, à la fédération impériale, au contrôle par Downing-Street des affaires canadiennes, en commençant par la marine, sans savoir où cela nous conduira, mais assurément pour finir par autre chose.

L'autre chemin, celui proposé par le très honorable chef de l'opposition, nous conduit dans une voie toute différente; c'est le chemin de l'autonomie, du développement naturel et progressif du pays; le chemin des droits du peuple et de nos libertés.

Lorsque nos amis de la droite discutent cette question,—mais il y a longtemps que cela ne leur est arrivé,—ils oublient le point de vue canadien pour s'attacher uniquement au point de vue impérialiste.

Nous voulons, nous aussi, aider à l'empire dans la mesure de nos moyens; mais d'abord et avant tout, nous voulons considérer quel est l'intérêt du Canada et quels sont les meilleurs moyens de développer à la fois les intérêts du Canada et de l'empire.

C'est là la différence entre nos amis de la droite et nous: eux commencent par le point de vue impérialiste; nous, par le point de vue canadien.

Notre pays est un des plus grands et des plus beaux pays du monde. Je me rappelle les belles phrases, les périodes éloquentes de nos amis de la droite, lorsqu'ils combattaient la réciprocité dans cette Chambre. Comment, disaient-ils, vous voulez entraver la liberté de notre commerce; vous voulez nous livrer à nos voisins les Américains, nos luttes auront été inutiles, nos efforts pour implanter des industries au pays ne serviraient de rien. Vous voulez perdre notre autonomie commerciale. Leurs discours, alors, étaient beaucoup plus éloquents qu'aujourd'hui.

Oui, certes, nous avons élevé notre pays sur des bases solides et durables; notre commerce est un des plus grands du monde; nos industries ont pris un bel essor. Notre agriculture a pris un tel développement que nous serions en état de fournir à notre mère patrie les blés et autres céréales dont elle aurait besoin en temps de guerre.

Le Canada est dès aujourd'hui une nation, n'en déplaise à quelques-uns de nos amis de la droite, qui essayent de nous amoindrir en disant que nous ne sommes qu'une colonie.

Je dis que nous avons tous les avantages pratiques d'une nation. Les liens qui nous unissent à la mère patrie sont puissants, mais simplement basés sur un sentiment profond de loyauté et pas autre chose.

Nous avons conquis la liberté de faire notre tarif comme nous l'entendons. Il en est de même pour nos conventions commerciales avec les nations étrangères. N'a-t-on pas vu, il y a quelques années, deux de nos ministres aller en France conclure un traité commercial avec ce pays? De semblables négociations ont été poursuivies avec le gouvernement américain en 1911, pour établir un traité de réciprocité; traité qui aurait été si avantageux s'il eût été adopté, mais qui a sombré dans la tourmente politique.

Au point de vue de notre défense, nous avons organisé notre milice suivant la volonté des pères de la Confédération. Personne n'y a trouvé à redire. C'était la continuation de notre marche vers notre autonomie, quand nous avons commencé notre défence navale, d'abord en prenant possession des stations navales britanniques d'Halifax et d'Esquimalt, et la création d'une marine canadienne n'est donc qu'une suite du programme tracé par les pères de la Confédération; nous commencions à faire sur mer ce que la milice est sur terre pour notre défense.

Depuis 1885, nous avons pris des mesures nécessaires pour protéger nos pêcheries. Nous avons eu des vaisseaux qui, sans être des vaisseaux de guerre modernes, étaient suffisants pour les protéger dans les deux océans, Atlantique et Pacifique, et même sur les Grands lacs.

Je dis donc qu'il y a deux raisons pour nous convaincre que la création d'une marine canadienne s'impose; d'abord la défense du pays et, en second lieu, la protection des voies de communications du commerce. Nous ne voulons pas d'une marine dans un but d'agression; c'est une mesure de protection pure et simple. N'oublions pas que nous avons ici, au Canada, les plus beaux ports du monde, lesquels sont malheureusement vulnérables par la moindre flotte ennemie: Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, sur l'Atlantique, et sur le Pacifique, Victoria, Vancouver, Esquimalt, Prince-Rupert et une foule d'autres.

Notre commerce en temps de guerre comme en temps de paix doit entrer et sortir de nos ports en pleine sécurité.

M. DEVLIN: Je soulève la question de règlement. Le président suppléant (M. Macdonell) ne comprenant pas la langue française, je considère qu'en vertu des règlements de cette Chambre il est inhabile à présider les séances du comité.

M. MACLEAN (Halifax): Je puis attester, d'après ce que je sais personnellement, que le président connaît très bien la langue française.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Si l'honorable député qui avait la parole veut me le permettre, j'aimerais à faire une déclaration au sujet du coût de la construction des vaisseaux de guerre en Canada, aux Etats-Unis et dans la Grande-Bretagne, respectivement. Le 28 février, page 4424 des Débats, j'ai fait la déclaration suivante:

Je suis tout à fait prêt à citer des autorités pour appuyer toute déclaration de ma part. En 1902-1903, le "King-Edward" a été construit dans la Grande-Bretagne, avec un déplacement de 16,,350 tonneaux et au coût de $7,533,-000, soit $460 par tonneau. En 1906 a été construit le "Dreadnought", vaisseau qui a donné son nom aux navires de cette classe, avec un déplacement de 17,900 tonneaux au coût de $9,720,000, soit $543 par tonneau. En 1910, on a construit l'"Orient", avec un déplacement de 22,000 tonneaux, au coût de $10,692,000, soit $475 par tonneau. En 1911, le "Lion" a été construit, avec un déplacement de 26,350 tonneaux et au coût de $11,421,000, soit $433.40 par tonneau. Le coût par tonneau, dans la Grande-Bretagne, d'un croiseur de 1re classe ayant un déplacement de 26,350 tonneaux est

donc de $433.40, contre $550 par tonneau pour un navire de 28,000 tonneaux construit aux Etats-Unis.

On m'a demandé sur quelle autorité je basais cette déclaration, et j'ai répondu à la Chambre que cette déclaration avait été faite par le secrétaire de la marine des Etats-Unis en réponse à une question de la part du congrès. Il a déclaré alors que le prix d'un croiseur cuirassé de 28,000 tonneaux et de 28 nœuds, construit à l'entreprise, serait d'environ $550 par tonneau, et j'ai dit que je donnerais d'autres renseignements à ce sujet. Je désire maintenant déclarer que si les honorables députés veulent voir les détails en consultant le procès-verbal des délibérations du comité des affaires navales du congrès des Etats-Unis, en date du 3 janvier 1913, ils constateront que l'architecte en chef de la construction de la marine des Etats-Unis a soumis à ce comité une estimation du coût de certains vaisseaux de guerre que l'on proposait de construire. On estime que le coût du cuirassé d'escadre " Philadelphia ", de 31,000 tonneaux, approximativement, s'il était construit dans le chantier maritime, s'élèverait à $16,345,275, soit l'équivalent de $527 par tonneau. Il y a aussi eu une estimation pour un croiseur cuirassé. Jusqu'à présent, les Etats-Unis, m'a-t-on dit, n'ont pas construit de croiseurs de 1re classe. Le croiseur de 1re classe projeté devait jauger 40,000 tonneaux, et son coût total était estimé à $22.706,466, s'il était construit dans le chantier maritime, soit approximativement $567 par tonneau. Si ces vaisseaux étaient construits à l'entreprise, le prix devait en être un peu réduit. Par exemple, si les croiseurs cuirassés dont je viens de parler étaient construits à l'entreprise, le coût en serait de $20,089,613 contre $22,706,466, s'ils étaient construits dans les chantiers maritimes. Mais on m'informe que les autorités navales des Etats-Unis considèrent les navires construits dans les chantiers maritimes comme étant supérieurs à ceux qui sont construits à l'entreprise, parce qu'alors il n'y a pas de désir de faire un gros profit, comme si le travail était fait par un entrepreneur. Donc l'estimation du coût d'un croiseur cuirassé construit au chantier maritime serait de $567 par tonneau, et s'il était construit à l'entreprise le coût en serait d'un peu moins de $500 par tonneau.

Je désire citer une autre autorité. Le " New York Lumber Trade Journal ", dans son numéro du 15 octobre 1912, avait un article sur "L'opinion d'un propriétaire de navire américain sur les relations internationales du canal de Panama", dans lequel il est dit:

M. Robert Dollar, le distingué marchand de bois et le grand propriétaire de navires de San-Francisco, chef de la Robert Dollar Company, est venu récemment à New-York en s'en retournant chez lui avec Mme Dollar, d'une longue tournée en Angleterre et d'une visite à son pays natal, l'Ecosse, où il a été accueilli avec enthousiasme dans sa ville natale de Falkirk. Pendant son séjour à l'étranger, M. Dollar s'est naturellement beaucoup intéressé à la discussion qui a lieu dans les journaux anglais et américains au sujet du canal de Panama.

Suit une longue lettre au "Times" de Londres, datée de Glasgow le 10 septembre et signé Robert Dollar. Elle n'a pas le moindre rapport avec le débat actuel en cette Chambre. Elle s'occupe entièrement du canal de Panama, mais au cours de sa lettre M. Dollar dit:

Le coût de la construction en Angleterre d'un steamer pour service en cueillette de 9,000 tonneaux de capacité, aux prix élevés qui règnent aujourd'hui, est de £70,000. On est à construire sur la Delaware cinq navires américains de même taille qui vont coûter chacun £142,000, soit une différence de £72,000.

Ou environ cent pour cent de plus que le coût de la construction des mêmes navires dans la Grande-Bretagne.

S'il y a cette différence dans le coût de la construction des navires irréguliers, je pense que l'on peut raisonnablement prétendre qu'il y aurait une différnce égale dans le coût de la construction des navires de premier rang pour lesquels la machinerie est plus compliquée et exige plus d'expérience et d'habileté.

On m'a demandé aussi, je crois que c'est mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), de dire quel serait le droit à payer sur les matériaux nécessaires à la construction d'un navire semblable à ceux pour lesquels le Gouvernement a demandé des soumissions reçues le 1er mai 1911. J'ai ici une note qui répond exatement à ce qu'a demandé mon honorable ami:

Soumission reçue le 1er mars 1911 de la British & Canadian Shipbuilding & Dock Co. pour la construction de quatre croiseurs et de six contre-torpilleurs à Sydney (N.-E.).

Le prix de la soumission a été pour chaque croiseur de £440,012, pour chaque contre-torpilleur, £119700.

Le prix était pour l'entreprise complète avec un escompte de 5 p. 100 pour un petit nombre de navires. Les droits de douane ne sont pas compris.

Plus tard la compagnie ajouta une somme de £13,740 pour chaque croiseur et £5,250 pour chaque contre-torpilleur pour les droits de douane et le coût extra de la différence entre le prix d'achat des matériaux au Canada et en Angleterre. La soumission devenait donc pour chaque croiseur £453,-752 et pour chaque contre-torpilleur £124,950. Cela fait 3 p. 100 sur le coût total pour les droits de douane des croiseurs et 4 p. 100 pour les contre-torpilleurs.

On m'a demandé aussi la différence entre le coût en Angleterre et le coût au Canada. Depuis que cette question a été posée, j'ai obtenu un renseignement que je soumettrai à la Chambre.

En 1911 quand le gouvernement canadien a demandé des soumissions pour construire au Canada quatre croiseurs et six contre-torpilleurs, l'amirauté demandait des soumissions pour la construction de navires semblables, avec le même cahier des charges.

Les soumissions reçues par le Canada de Cammell Laird & Co. ont été pour chaque croiseur £400,000 et pour chaque contre-torpilleurs £119,000.

Les soumissions de l'amirauté ont été respectivement de £280,000 et de £60,000

Cela donne une augmentation de près de 42 p. 100 pour la construction au Canada des croiseurs et de 28 pour 100 sur les contre-torpilleurs, y compris dans les deux cas, la coque et les machines.

Prenant comme types le "Dublin" et le "Southampton" pour les croiseurs, le coût total de ces navires en Angleterre sans le matériel de mer et les réserves, est de £334,000, ce qui donne un coût de £54,000 pour chaque navire pour l'armement, le matériel de navigation et les autres articles non compris dans le contrat.

On a estimé que ces articles coûteraient 20 p. 100 de plus au Canada ou une somme de £64,800, portant le coût total d'un de ces croiseurs construits au Canada à £464,800 ou 39 p. 100 au-dessus du prix anglais. Le coût total des contre-torpilleurs de la classe "Acorn" améliorée construits en Angleterre était d'environ £100,000 chacun, donnant un total de £14,000 pour l'armement et le matériel de la navigation avec un supplément de 20 p. 100 sur cet article, le coût au Canada serait de £16,800 ou au coût total de £135,000 par contre-torpilleur.

Tout le contrat sur cette base, donnerait un total de:

Coques et machinerie (soumission de Cammel, Laird et Cie....	$11,280,000
Armement, matériel naval etc., £360,000 ou..	1,752,000
Coût total..	$13,032,000

Le coût de ces navires en Angleterre aurait été de $9,422,000 soit une augmentation de 37 p. 100.

Une de ces compagnies a soumissionné pour fournir les navires complets avec l'armement et le matériel naval, la Vickers, Sons & Maxim Co. Leur soumission s'est élevée à $18,712,132 à l'origine, leur évaluation supplémentaire était de $2,185,382 pour l'armement et $206,488 pour le matériel de navigation, soit un total de $2,391,870. Le coût total avec cette soumission aurait été de $15,104,000 ou 57 p. 100 plus qu'en Angleterre.

J'ai pensé qu'en donnant le renseignement demandé par mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) je ferais aussi bien de donner le renseignement demandé par mon honorable ami de Carleton sur la différence de prix entre l'Angleterre et le Canada.

M. NESBITT: Le prix de Cammell, Laird and Company comprenait-il le droit sur les matériaux?

M. HAZEN: Je crois que oui.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami a-t-il donné le nom du navire américain?

M. HAZEN: Je n'ai pas donné le nom du navire, parce qu'aucun croiseur cuirassé n'a jamais été construit aux Etats-Unis. Ce que j'ai donné, c'est le coût soumis par le constructeur naval en chef des Etats-Unis au comité des affaires navales, le 3 janvier 1913.

PUGSLEY: L'évaluation a-t-elle été faite avant la mise en adjudication?

M. HAZEN: C'est l'évaluation soumise au comité.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami sait-il que la mise en adjucation a eu lieu depuis et que les soumissions reçues de la Fore River Shipbuilding Co., de la New York Shipbuilding Co., et de la Newport-News Shipbuilding Co., placent l'évaluation à un peu plus de $14,000,000.

M. HAZEN: Je n'ai pas vu les soumissions.

M. PUGSLEY: Alors, quand mon honorables ami disait que le coût pour un navire de 28,000 tonnes aux Etats-Unis était de $550 par tonne, il se trompait.

M. HAZEN: Cela devra être 40,000 tonnes. Le premier renseignement que j'ai eu venait d'une source que j'avais lieu de croire certaine, du secrétaire de la marine dans une réponse à une question posée au congrès. Il avait dit que le coût d'un croiseur cuirassé de 28,000 tonnes et de 28 nœuds construit à l'entreprise avec la loi du travail de huit heures, coûterait £3,077,736 ou presque £110 par tonne, ce qui équivalait à peu près à $550 par tonne.

Pendant que j'ai la parole, je pourrais régler une question. On a dit, l'autre jour, qu'en donnant le coût réel je n'aurais pas dû parler de la réserve des canons et des munitions. Je voudrais citer une autorité en matière navale, sir William H. White, qui s'exprime ainsi dans le "Naval Annual" de 1912:

> Ces chiffres ne représentent pourtant pas le coût total des deux navires; quand ils sont prêts à prendre la mer, ils portent aussi des munitions et du matériel d'artillerie, et aussi l'addition de chaque navire à la flotte nécessite une addition correspondante dans la réserve de ces articles de l'armement.

Pour donner une bonne idée du coût des navires, dit en terminant sir William White, les munitions d'artillerie transportées à la mer et les réserves de canons et de matériel devraient être compris dans le coût des navires. Dans les derniers chiffres fournis par le Parlement, c'est ce qui a été fait. C'est là, je crois, tous les renseignements que j'ai entrepris de donner à la Chambre. Si quelques renseignements nouveaux sont demandés, je serai très heureux de les fournir.

M. PUGSLEY: Ces canons de réserve sont-ils mis à bord des navires ou sont-ils conservé au parc de l'artillerie?

M. HAZEN: Je pense que la réserve de canons est conservée à l'endroit où le navire irait naturellement se faire réparer ou chercher des vivres. Je n'ai fait cette citation que pour montrer aux députés de l'opposition que ce n'était pas une chose inconnue d'inscrire le coût de la réserve dans le coût du navire. C'est une autorité éminente qui est de cet avis.

M. MACLEAN (Halifax): Sir William White donne-t-il le coût dans les dépenses de construction ou d'administration?

M. HAZEN: Il n'emploie ni le terme construction ni le terme administration. Les honorable députés peuvent tirer leurs propres conclusions de ce qu'il a dit.

M. PUGSLEY: Donne-t-il ce chiffre pour une période quelconque?

M. HAZEN: Non. Je pense que le navire étant d'abord outillé pour qu'il soit en état d'être utile, il doit avoir des canons et des munitions et une réserve de canons. Quand les canons sont usés, de nouveaux canons de la réserve doivent les remplacer, mais je pense que c'est l'équipement du navire quand il entre en service.

M. PUGSLEY: Une des critiques de mon honorable ami de Carleton (N.-B.), c'est que vous ne pouviez pas justifier l'addition de 33⅓ ou 40 p. 100 au coup des canons embarqués ou dans la réserve.

M. HAZEN: Il est inutile que mon honorable ami discute cette question, car s'il regarde dans le hansard, il verra que j'ai dit que cette critique a de la valeur et que si les prix des canons étaient diminués de 33⅓ p. 100, la différence serait très petite en proportion du coût total.

M. POWER: M. Dollar donne-t-il la différence entre le coût au Canada et aux Etats-Unis.

M. HAZEN: Mon honorable ami connaît peut-être M. Dollar?

M. POWER: Je le connais très bien.

M. HAZEN: J'ai lu dans le "New York Timber Trades Journal" du 15 octobre 1912, une lettre de M. Dollar datée de Glasgow 10 septembre, longtemps avant que cette discussion se produise dans la Chambre.

M. LAPOINTE (texte): Monsieur le président, j'ai été heureux de céder la parole à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et je suis enchanté des renseignements nouveaux qu'il a bien voulu nous donner. S'il y en a quelques autres parmi nos honorables amis de la droite qui veulent en faire autant, il me sera également très agréable de leur céder la parole, comme je viens de le faire, spécialement à l'honorable député de Montmagny (M. Lespérance), avec lequel j'ai toujours eu des rapports excessivement amicaux.

Je disais, monsieur le président, que nous avions des ports de mer considérables à protéger et je mentionnais spécialement ceux de Halifax, de Saint-Jean, Québec, Montréal, Victoria, Vancouver et Prince-Rupert, dont l'importance augmente tous les jours et d'où notre commerce d'exportation se fait. Ces ports sont vulnérables, et peuvent être facilement, du moins à l'heure qu'il est, bloqués en temps de guerre. Voilà pourquoi, nous avons considéré de notre devoir d'approuver le projet de la création d'une marine canadienne afin de défendre ces points, flotte qui arborerait le drapeau canadien et protégerait notre marine marchande tant qu'elle naviguerait dans les eaux sur lesquelles s'étendrait la protection du Canada. Notre commerce doit être garanti par nos vaisseaux tant que la flotte marchande qui le transporte n'est pas arrivée dans la zone protégée par la marine impériale; voilà pourquoi le parti libéral a demandé la construction d'une marine canadienne.

Nous avons un commerce immense, les navires qui transportent les marchandises canadiennes sillonnent les mers, vont en Europe, dans les ports de l'Amérique du Sud, aux îles des Antilles et même en Afrique. Et du côté de l'océan Pacifique, notre marine marchande transporte nos produits dans les autres pays du monde, en Australie, à la Nouvelle-Zélande, en Chine et au Japon. Déjà ce commerce est immense et il est destiné à augmenter d'année en année. Nous faisons des dépenses continuelles pour le développer et l'augmenter davantage; nous avons dépensé des sommes considérables pour bâtir nos chemins de fer; nous venons d'ouvrir et d'inaugurer une nouvelle voie transcontinentale destinée à augmenter considérablement notre trafic, je veux parler du Grand-Tronc-Pacifique. Et récemment, nous avons entrepris la construction d'un autre chemin de fer qui donnera certainement un essort nouveau et considérable à notre commerce, c'est le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Nos hommes publics ont lancé un autre projet immense, celui d'établir et de subventionner une ligne de steamers destinée à relier toutes les parties de l'empire. Ce projet a été accueilli avec enthousiasme par tout le monde et est connu sous le nom de "All Red Line". Cette extension nouvelle de nos voies de transport aura pour effet de développer de plus en plus le commerce canadien. Dans de telles circonstances et lorsque nous cherchons tous les jours à étendre de plus en plus nos relations commerciales avec les autres pays, n'est-il pas

de la plus haute importance de prendre, comme le gouvernement libéral l'a fait, par sa loi de 1910 créant une marine canadienne, des mesures sages et efficaces pour protéger ce commerce en temps de guerre comme en temps de paix.

Il y a un autre aspect de la question qui milite en faveur de la construction d'une marine canadienne. Nos côtes sur l'océan Pacifique n'ont aucune protection quelconque, aucun moyen de défense. Aussi, je ne suis pas surpris de voir que M. McBride, premier ministre de la Colombie-Anglaise, se soit prononcé en toutes circonstances en faveur du projet d'une marine canadienne. Le danger pour le Canada peut venir de l'Extrême-Orient aussi bien que du côté de l'Atlantique. Actuellement, les relations de l'empire britannique avec le Japon sont très amicales, ces deux empires étant des alliés par traité. J'espère que ces relations dureront pendant de nombreuses années encore, mais personne ne peut dire ce qui arrivera dans l'avenir.

En cas de conflit avec le Japon, le Canada n'a pas de protection sur ses côtes. Il est donc grand temps de commencer un système de défense nationale, spécialement sur les côtes de la Colombie-Anglaise. Les craintes que j'exprime ne sont pas chimériques. N'est-il pas vrai qu'il y a à peine deux ans, nos relations avec le Japon étaient passablement tendues. Des Japonais avaient été attaqués et maltraités dans les rues de Vancouver; cela aurait pu amener des complications sérieuses, si le Japon n'avait pas été l'allié de la Grande-Bretagne. Le Japon a pris sa place parmi les grandes nations du monde. C'est un peuple susceptible et fier qui ne veut pas que des barrières soient élevées pour empêcher ses nationaux de venir au Canada et d'y être admis comme les citoyens de n'importe quel autre pays. Si une complication quelconque survenait à raison de l'application de nos lois, en ce qui concerne l'immigration de l'Orient, quelle protection aurions-nous sur les côtes du Pacifique pour repousser un coup de main ou une attaque du Japon?

Le premier devoir des représentants du peuple, c'est de prendre des mesures pour sauvegarder les intérêts du pays et pour défendre son territoire.

Il importe donc au plus haut degré de défendre notre pays contre le Japon au cas où les relations entre cet empire et celui de la Grande-Bretagne deviendraient différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui.

Je ne suis pas en faveur, loin de là, de l'idée de jeter des millions et des millions dans la construction d'une flotte immense de vaisseaux de guerre. Je suis en faveur d'une politique plus modeste, d'un commencement plus humble; je veux que nous posions les bases de la défense par mer du territoire canadien. Commençons donc tranquillement, sans nous hâter outre mesure, sans obérer nos ressources et sans paralyser nos entreprises nationales, non pas en cherchant à bâtir autant de dreadnoughts que les autres grands pays du monde qui ont organisé une marine depuis de longues années et même des siècles. Allons tranquillement, modestement. A nos honorables amis de la province de Québec qui disent ici comme dans leurs journaux et ailleurs, que cela prendra quarante ou cinquante ans pour avoir une marine qui compte un tant soit peu, je réponds en disant: Tant mieux. Notre commerce augmente et notre système de défense ira se développant en proportion de l'extension de notre commerce. Quand bien même cela prendrait cinquante ans pour créer notre marine, je n'y ai pas la moindre objection, au contraire.

Je suis en faveur d'une flotte construite au pays, pour une autre raison encore. La construction d'une telle flotte nécessitera l'établissement de chantiers maritimes très considérables qui donneront un essort immense à l'industrie navale au pays. Les chantiers nécessaires à la construction de navires de guerre posséderont l'outillage requis par la construction de bâteaux marchands. Cet outillage servira également pour la construction d'immenses paquebots qui relieront les deux continents et qui feront le service entre le Canada et l'empire ainsi qu'avec le reste de l'Europe. Ces paquebots pourront alors être construits au Canada et donner de l'ouvrage à nos ouvriers en activant toutes les industries qui s'y rattachent.

Nous avons la matière première, nous avons le bois en grande quantité, nous avons l'acier et le fer, en un mot, tout ce qui est nécessaire et cela à un tel degré que nos cousins de la Grande-Bretagne sont obligés de venir ici chercher la matière première dont ils ont besoin pour la construction des grands vaisseaux.

Le Collège naval de Halifax, fondé par l'ancien gouvernement, a déjà rendu des services considérables. Il ouvre une carrière nouvelle à nos jeunes gens, et je suis convaincu que le nombre de ceux qui embrasseront cette carrière sera de plus en plus considérable. Cette carrière en appelle fortement à l'esprit avantageux de la jeunesse. C'est une carrière pleine de difficultés, je l'admets, mais aussi pleine de grandeur et de beauté. Combien j'aimais à entendre le fils du député de Témiscouata (M. Gauvreau), qui a passé deux ans au collège de Halifax, et qui se prépare à traverser en Angleterre pour terminer ses études, combien j'aimais l'entendre parler des beautés et de la grandeur de la carrière qu'il avait embrassée, de ses espérances d'avenir et du rôle qu'il se sentait appe-

lé à jouer. Plusieurs de nos jeunes gens partagent, j'en suis certain, les mêmes sentiments.

Les idées que j'émets ne sont pas nouvelles, ces idées sont partagées par tous mes honorables amis des deux côtés de la Chambre, car tous, au début, étaient en faveur d'une marine canadienne, tous voulaient développer autant que possible l'exécution du programme posé par les auteurs mêmes de la Confédération. Nos honorables amis de la droite comprenaient comme nous ce programme en 1909, eux aussi étaient en faveur d'une marine canadienne.

Quel est le texte de la résolution adoptée en 1909? Ce texte représentait l'opinion de tous les membres de cette Chambre. Je représentais alors comme aujourd'hui le beau comté de Kamouraska et je sais ce qui s'est passé dans cette Chambre. Cette résolution fut acceptée unanimement et les mots de cette résolution devraient être écrits partout.

Voici le texte de cette résolution votée le 19 mars 1909:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peuple canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en autant que cela concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager la prompte organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toute mesure propre à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.

Lorsque cette résolution fut adoptée, des discours très éloquents furent prononcés par des membres importants des deux côtés de la Chambre.

Il me plaît de signaler entre autres ceux qui furent prononcés par le très honorable premier ministre actuel et l'honorable ministre du Commerce (M. Foster). Leurs déclarations actuelles sont en contradiction flagrante avec les principes qu'ils exposaient à la Chambre. Je ne citerai que quelques extraits du discours prononcé par le très honorable premier ministre:

Inutile de dire du Canada qu'il est une nation, si nous devons chercher à nous soustraire aux responsabilités qui nous incombent en tant que nation. Quelles sont donc ces responsabilités? Chez toutes les nations civilisées de l'univers on s'accorde à reconnaître que c'est la défense du territoire et la protection du commerce.

Et plus loin:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quand à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Et plus loin encore dans le même discours, il dit:

Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre, je crois aussi avec lui que le Parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard ainsi qu'à celui du Canada.

Voilà, monsieur le président, le langage que tenait le premier ministre actuel, en 1909. Je me demande ce qu'il aurait dit s'il avait reçu la correspondance dont il nous a donné lecture hier soir, venant de M. Churchill, premier lord de l'amirauté, disant en substance qu'un service naval canadien est absolument impossible à créer ici.

Je crois représenter l'opinion du plus grand nombre de mes compatriotes en disant que nous ressentons l'affront et l'injure contenus dans les déclarations de M. Churchill; en disant qu'il est impossible, dans notre grand pays, de construire une flotte canadienne et que l'idée en est absurde M. Churchill connaît bien mal le peuple canadien, et je n'hésite pas à dire que si nos amis de la droite ont cru améliorer leur position en produisant, dans cette Chambre, ces déclarations dont je viens de parler, ils se sont trompés étrangement, parce que cet affront sera vivement ressenti par tous les Canadiens qui ont un peu de fierté nationale.

Voyons ce que disait l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) dans un discours prononcé à Halifax le 29 août 1909. Entre autre chose on lit:

C'est la plus importante démarche qu'on ait encore jamais faite au Canada. Nous devons être prêts à nous défendre. . . un magnifique avenir s'ouvre devant le Canada à titre de puissance maritime.

Assurément le ministre du Commerce ne prétendait pas, lorsqu'il voyait pour le Canada un avenir brillant à titre de puissance maritime, que ce serait en envoyant 35 millions au trésor impérial. Il continue:

La création d'une marine canadienne aura pour résultat d'imprimer un nouvel essor à l'industrie de la construction des navires en acier au Canada même, ce qui créra énormement de main-d'œuvre et provoquera un immense développement du pays. Une seule marine pour tout l'empire bien qu'il puisse exister plusieurs flottes; un seul drapeau, une seule histoire dans le passé, une seule grande mission.

Monsieur le président, les idées émises par le ministre du Commerce sont absolument les idées que nous exprimons aujourd'hui. Le programme qui était tracé alors par nos honorables amis de la droite est absolument le programme que le très honorable sir Wilfrid Laurier a exposé, dans cette Chambre, pendant la présente session, comme amendement au projet de loi qui nous est maintenant soumis. Nous n'avons pas dévié, nous n'avons pas changé, mais c'est bien les honorables ministres et les députés qui les appuient qui ont dévié de la route que nous leur avions tracée. Au banquet du club du Canada, à Londres, le jour anniversaire de la Confédération, le chef de l'opposition, le premier ministre du Canada aujourd'hui, disait:

La création d'une marine canadienne, demandée d'une seule voix par les deux partis, répondrait bien mieux aux besoins que ne le ferait toute offre de dreadnoughts.

De retour à Halifax il y prononce un discours où je trouve ces paroles:

Depuis quarante ans, jamais il n'a existé d'objection d'ordre constitutionnel ou autre contre l'établissement d'une marine canadienne, dès que le peuple canadien jugerait bon d'adopter cette mesure. L'état de nation entraîne certaines responsabilités auquelles nous ne saurions nous soustraire. Un de ces devoirs est celui de défendre nos fontières et de prendre les mesures voulues pour protéger notre commerce et nos routes commerciales.

A la session suivante, en 1910, le Gouvernement présenta la loi navale canadienne; en exécution du vœu unanime du Parlement canadien exprimé par les députés des deux côtés de cette Chambre.

Le Gouvernement d'alors était justifiable de croire que cette loi serait adoptée avec le même enthousiasme que le vœu exprimé en 1909.

Il n'en fut rien. Dans l'intervalle, et pendant que le premier ministre était à Londres, ses amis au pays n'étaient pas restés inactifs. Le parti conservateur bifurqua—je me trompe, ce n'est pas bifurqua, c'est plutôt une trifurcation—les uns étaient en faveur de la marine canadienne, les autres se prononcèrent en faveur d'une contribution en argent pour la flotte impériale et enfin, le troisième groupe, à la tête duquel se trouvait l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), se prononça en faveur de rien du tout.

Le député de Jacques-Cartier fut celui qui s'éloigna davantage de la résolution adoptée en 1909. Il fit une alliance avec M. Bourassa et nous assistâmes, dans la province de Québec, à une violente campagne menée par eux et leurs partisans contre la marine Laurier, comme il l'appelaient alors.

Je ne rappellerai pas les discours enflammés de nos amis les nationalistes, d'un bout à l'autre de la province de Québec; cette histoire est trop connue maintenant. Toutefois il me sera permis de citer une formule de requête publiée dans l'"Evénement" de Québec, l'organe de mon honorable ami le député de Montmagny et du ministre des Postes, en février 1910. Cette requête fut répandue dans toute la province avec prière à tous les électeurs de la signer. Quand je dis à tous les électeurs, j'exagère un peu, parce que je sais que, dans mon comté, c'est surtout les enfants des écoles qui ont signé cette requête. On dit que les chefs du parti conservateur, qui tenaient des magasins où ces requêtes étaient déposées, donnaient des bonbons aux enfants pour les faire signer. Je suis surpris qu'ils n'en distribuent pas aujourd'hui...

Voici cette requête:

L'appel au peuple.

A Son Excellence le Gouverneur général,

Au Sénat et à la Chambre des communes.

Les soussignés, sujets britanniques et contribuables du Canada, protestent de leur dévouement envers la couronne et les institutions britanniques et de leur ferme volonté de défendre l'intégrité du territoire canadien; mais,

Considérant que le Parlement n'a pas le droit d'engager le Canada dans une politique navale entièrement nouvelle sans avoir au préalable obtenu le consentement du peuple,

Ils demandent respectueusement à la Chambre et au Sénat de différer l'adoption de la loi n° 95, déposée le 12 janvier 1910, jusqu'à ce que le peuple ait manifesté sa volonté par un plébiscite.

Cette requête a été signée dans tous les comtés, dans toutes les villes et les villages de la province, et les honorables députés qui siégeaient dans cette Chambre alors se rappellent le geste dramatique avec lequel mon honorable ami de Jaceques-Cartier déposait ces requêtes sur le bureau de la Chambre.

Je comprends pourquoi, aujourd'hui, aucune requête semblable n'est déposée sur le bureau de la Chambre, cela s'explique facilement et tout le monde le comprend comme moi.

Dans le même ordre d'idée je ferai aussi remarquer que je trouve étrange l'attitude actuelle du journal l'" Action Sociale ", lequel, au cours du débat sur la loi navale et jusqu'en 1911, a fait une campagne acharnée contre cette loi du Gouvernement précédent et qui n'a pas écrit un seul mot contre le projet de loi du Gouvernement actuel.

Voici maintenant quelque chose de très intéressant pour l'honorable député de

l'Islet (M. Paquet). Il est dommage qu'il ne soit pas en ce moment à son siège, car la résolution que je vais lire lui rappellerait ses convictions passées.

La paroisse de Saint-Pamphile est celle où l'honorable député prend la plus grosse majorité, si j'en excepte Saint-Jean-Port-Joli. Le conseil municipal de cette paroisse profita de sa réunion du 7 mars 1910, pour passer une résolution condamnant la politique navale du gouvernement Laurier, ainsi que la contribution de l'honorable premier ministre d'aujourd'hui, contribution qu'il avait proposée. Le conseil prend la peine de dire que la résolution exprime l'opinion de tous, sans distinction de parti; or, dans le dit conseil il n'y avait que des conservateurs.

Je trouve le texte de cette résolution dans le journal "l'Evénement", du 9 mars 1910:

A une séance régulière du conseil municipal de la paroisse de Saint-Pamphile, comté de l'Islet, tenu le 7 mars 1910, il a été proposé par M. le conseiller Jos. Cloutier, secondé par M. le conseiller Cléophas Pelletier, et résolu:

1. Que ce conseil sans distinction de partis politiques condamne le projet de loi de l'honorable M. Brodeur concernant la création d'une marine de guerre, ainsi que le plan du chef de l'opposition, l'honorable M. Borden, de fournir des dreadnoughts à l'Angleterre ou une contribution directe pour le maintien d'une marine militaire;

2. Que le Gouvernement, au lieu d'engager le pays dans une politique si désastreuse pour notre autonomie et nos finances, devrait plutôt encourager des entreprises nationales comme le canal de la baie Georgienne, et surtout l'établissement de fermes expérimentales;

3. Que ce conseil considère comme particulièrement injuste le fait de vouloir dépenser tant de millions pour une marine militaire tandis qu'il n'y a pas encore de ferme expérimentale dans la province de Québec;

4. Que le bill concernant la marine militaire ne devrait pas être voté par la Chambre sans que le peuple soit consulté auparavant par un plébiscite.

Considérant les raisons données ci-dessus, ce conseil est d'avis que la ligne de conduite tracée par M. F. D. Monk, député de Jacques-Cartier, suivie par M. le Dr Paquet, notre représentant au fédéral, représente fidèlement les vues de notre paroisse sur cette question.

Adopté unanimement.

Proposé par M. le conseiller Jérémie Litalien, secondé par M. le conseiller Désiré Blanchet, que copie des présentes résolutions soient transmise aux journaux avec prière de publier, ainsi qu'à notre représentant au fédéral, M. le Dr Paquet, et à M. F. D. Monk, député de Jacques-Cartier.

Adopté unanimement.

(Signé): Chrysostome Fortin,
Maire.

"L'Evénement", organe conservateur dans le district de Québec, publiait en 1910 des articles d'une nature tout à fait spéciale, où on a cru reconnaître la plume du président du Sénat et celle de l'honorable M. Chapais, articles dirigés contre certains organes tory d'Ontario, entre autre le "News" et le "World" de Toronto. Sans m'arrêter aux premiers articles, je passerai à celui publié le 10 mai 1910, dont voici un extrait frappant:

Tout cela, les successeurs de nos alliés de 1854, l'ont rendu possible en n'en combattant avec vigueur que la partie administrative, celle que le peuple voit moins, et en offrant sur les grandes et vitales questions, où les compromissions ne sont pas permises, que des demi-mesures ou des substitutions inacceptables.

Donc la mesure est pleine et il ne reste plus qu'à nous organiser séparément pour marcher vers l'avenir que nos traditions nous imposent.

Nous n'entendons pas suggérer la formation d'un parti canadien-français, cela est loin de notre pensée.

Nous n'entendons pas nous isoler dans la Confédération.

Nous suggérons la réunion sous un même drapeau des hommes de toutes les races, de toutes la nationalités, de toutes les religions qui veulent que le régime actuel finisse, parce qu'il nous déshonore et nous ruine et que nos alliés du passé dans les autres provinces sont impuissants à vaincre parce qu'ils sont les complices de quelques-unes de ses plus grandes erreurs—la dernière surtout qui a fait renverser un vase déjà trop plein.

Nous suggérons une organisation dans chaque comté pour atteindre ce but et nous disons: quand nous aurons à la Chambre des communes trente, quarante ou cinquante députés élus sous ces auspices, nous aurons la page d'histoire que MM. Bourassa et Lavergne ont en vain esquissé pour le parti libéral, que M. Monk et nos autres députés conservateurs de cette province continuent et qui ne se terminera qu'en leur donnant l'aide et le nombre qui leur manquent.

Nous continuerons cette étude demain.

L'article parle de cinquante députés, tandis que l'honorable député de Montmagny n'en demandait que vingt-cinq.

Le programme du parti conservateur, tel qu'il fut exposé par l'"Evénement", fut mis à exécution dans la province de Québec. Je ne veux pas ici rappeler toute la campagne faite en 1911; je me contenterai d'appeler l'attention sur le fait que l'honorable premier ministre n'a jamais paru sur une estrade publique accompagné du chef du groupe français conservateur de la province de Québec, c'est-à-dire de l'honorable député de Jacques-Cartier. Dans aucune assemblée a-t-on vu ces deux hommes ensemble et exposer leur programme. Pourquoi, monsieur le président? C'était afin de donner aux candidats conservateurs de la province de Québec l'avantage de pouvoir dire ce que mon adversaire a dit dans Kamouraska et ce que d'autres candidats conservateurs ont dit ailleurs, qu'ils n'avaient jamais approuvé et qu'ils n'approuvaient pas la politique de l'honorable premier ministre, tout comme ils condamnaient celle de l'honorable chef de l'opposition.

Voilà pourquoi, monsieur le président, le député de Jacques-Cartier n'a pas accompagné l'honorable premier ministre; celui-ci avait avec lui, dans les quelques assemblées qu'il a tenues dans les cantons de l'Est, où il y a un vote anglais, M. Tom Chase Casgrain et M. Maréchal, avec un petit groupe de politiciens restés fidèles à la vieille bannière conservatrice.

Tout cela était fait pour jeter de la poudre aux yeux. Aujourd'hui, la politique de contribution n'a pour but que d'aider le Gouvernement à sortir de l'impasse dans laquelle il s'est placé.

On dira que ce montant de 35 millions versé dans le trésor impérial est une somme finale donnée une fois pour toutes, que jamais cette contribution ne sera renouvelée. On ajoutera que cela vaut mieux que d'avoir une marine canadienne sur laquelle nos enfants iront se battre pour le compte de l'Angleterre. Voilà ce que l'on prêchera dans la province de Québec aux prochaines élections, qui, je l'espère, ne sont pas éloignées.

Monsieur le président, on ne se moque pas toujours du peuple impunément. Nos amis de la droite peuvent être certains qu'ils ne réussiront pas à le tromper pendant la prochaine campagne électorale. Nous sommes bien décidés à les rencontrer partout et à combattre cette politique nouvelle parce qu'elle est le commencement d'un système de contributions permanentes qui durera tant que nous n'aurons pas de voix dans les conseils de l'empire. Tant que nous n'aurons pas cette voix dans les conseils de l'empire cette contribution peut être avec raison assimilée à un tribut que le peuple ne veut pas payer. Nous n'avons pas de voix dans les conseils de l'empire et personne ne le sait mieux que nos honorables amis de la droite, et personne, surtout, mieux que les membres du cabinet. Je ne citerai pas cette partie de la correspondance où M. Harcourt vient corriger, pour me servir d'une expression atténuée, la déclaration faite à la Chambre et dans la province de Québec, prétendant que le Canada avait enfin obtenu une représentation dans les conseils de l'empire. M. Harcourt s'est appliqué à bien faire comprendre que nous n'avions pas un mot à dire dans la politique de l'empire.

Je pourrais citer les paroles que l'honorable premier ministre prononçait à la Chambre en 1909; je pourrais citer aussi celles de l'honorable ministre du commerce (M. Foster) disant que le système de contribution au trésor impérial était dangereux. Mais voici les déclarations faites par l'honorable ministre de la Milice, (M. Hughes) à Toronto, devant l'Empire Club, le 2 février 1905.

Parlant de la défense de l'empire, l'honorable ministre disait, entre autres choses, ce qui suit:

Il est une autre classe qui dit: Restons comme nous sommes, colonie de l'empire, et contribuons non seulement au maintien de notre propre milice, mais votons aussi des crédits pour permettre aux autorités impériales de construire plus de navires de guerre et de porter la guerre en pays étranger.

Cette proposition porte en soi sa propre condamnation. Elle met en danger le principe pour la reconnaissance duquel nos voisins du Sud ont combattu et ont versé leur sang, et qui depuis a été reconnu dans l'univers entier, à savoir qu'on ne saurait taxer une population sans lui accorder le droit d'être représentée.

Cette opinion de l'honorable ministre de la Milice a toujours été celle de tous les hommes publics du pays, comme elle a été l'opinion de tous les auteurs de la Constitution. C'était l'opinion des hommes qui se sont battus en 1840 et plus tard pour obtenir les libertés populaires et constitutionnelles dont nous jouissons aujourd'hui; c'est cette même opinion que nous voulons faire triompher, pour laquelle nous combattons et pour laquelle aussi nous continuerons à combattre.

Ce système de contribution impériale est, dit-on, essentiellement temporaire, et nous aurons ensuite une politique navale permanente. Le très honorable premier ministre n'a-t-il pas dit en Angleterre: Nous voulons avoir une voix dans les conseils de l'empire? Quelle sera la forme que prendra cette représentation? Sera-ce la forme d'un grand parlement impérial dans lequel toutes les colonies seront représentées? Mais alors quelle sera la base de cette représentation? Quelles seront aussi les matières sur lesquelles ce parlement pourra légiférer? Quel sera son mode d'action, sa juridiction?

En tous cas, je vois dans la réalisation de cette idée un grand danger. Nous sommes loyaux à l'empire, notre population, je le proclame hautement, est essentiellement loyale parce que les hommes d'Etat anglais nous ont laissés libres de faire comme nous l'entendions notre propre tarif, de négocier nos propres traités de commerce, d'organiser notre défense sur terre et sur mer.

Le jour où la population des colonies, surtout de celles qui sont très éloignées, sera appelée à payer ou forcée de se taxer en vertu des lois adoptées par ce parlement impérial ou par n'importe quel corps politique en dehors de leur propre parlement, le jour où cette population devra se courber devant les décisions d'un parlement central dans lequel la représentation de la Grande-Bretagne sera prépondérante, je dis que ce jour-là il ne sera pas surprenant de voir que le lien colonial sera menacé, comme plusieurs honorables députés l'ont dit au cours de ce débat.

Si nous sommes si profondément loyaux, c'est surtout parce que l'Angleterre nous a accordé la liberté entière de faire nos propres lois et de nous gouverner comme nous l'entendons; mais il serait dangereux de

chercher à former un grand empire au moyen d'un parlement qui ferait des lois pour toutes les parties éloignées du centre où ces lois seraient édictées.

Au cours de la dernière conférence impériale le représentant de la Nouvelle-Zélande, sir Joseph Ward, présenta un projet de résolution pour établir un semblable parlement. Il fut le seul en faveur de cette résolution, les représentants de toutes les autres colonies votèrent contre ce projet qui fut renvoyé parce qu'il était dangereux.

De retour dans son pays, il fut blâmé par tous les journaux australiens pour avoir essayé de faire prévaloir une idée qui était condamnée par tous les électeurs de sa colonie.

Monsieur le président, lors de la discussion en 1910, nous avons entendu des paroles éloquentes, reproduisant à peu près les sentiments que nous exprimons aujourd'hui. L'un des plus éloquents orateurs alors, en faveur de l'autonomie du Canada, fut un des membres du ministère actuel, l'honorable ministre de la Justice. Dans le temps, il était le champion de l'autonomie canadienne.

Voici ce qu'on lit, à la page 4376 des Débats de la session 1909-1910:

A mes yeux, voici la conséquence qui découle évidemment de là; c'est que la condition préalable de toute participation de notre part à la défense navale de l'empire serait que le Canada eût voix au chapitre dans la direction et la détermination des relations extérieures de l'empire. En établissant cette proposition, je ne m'appuie pas uniquement sur ma propre autorité. En nombre de circonstances, des hommes d'Etat britanniques forts distingués ont reconnu l'absolue corrélation qui existe entre la participation à la défense navale et la participation à la direction de la politique extérieure que les forces navales de l'empire sont appelées à défendre. Au cours de la conférence de 1907, sir Henry Campbell-Bannerman, un homme d'Etat dont la mémoire, j'en suis sûr, est vénérée de tous les députés, déclarait catégoriquement, dans un langage peut-être peu châtié, mais fort énergique. Il est sans doute possible d'exagérer l'importance des besoins des dominions d'outre-mer, à titre de facteur dans nos défenses; mais, quoi qu'il soit, le coût de la défense navale et la responsabilité de la conduite des affaires étrangères sont choses corrélatives.

Je ne lirai pas la dernière partie du discours de l'honorable premier ministre, je crois en avoir lu suffisamment pour démontrer que l'opinion du ministre était exactement celle que nous essayons de faire prévaloir aujourd'hui.

L'adoption de ce projet de loi du Gouvernement créerait toute une ère nouvelle. Comme je le disais, il y a un instant, c'est une politique de centralisation, ayant pour but de mettre entre les mains des autorités impériales un droit sur les deniers publics que nous devons posséder nous-mêmes.

En second lieu, la politique du Gouvernement est absolument inutile et elle est basée sur une proposition erronée. On nous dit qu'il y a urgence. Sans urgence, ce projet tombe à l'eau. On ne pourrait pas décemment en demander l'adoption sans prétexter l'urgence. Eh bien! Y a-t-il quelqu'un dans le pays, et même dans ce Parlement, qui puisse déclarer sérieusement que cette urgence existe au point de justifier un tel projet de loi? On nous dit que nous prendrons cette somme sur les revenus du pays. Soit, mais alors vous ne diminuerez pas la dette nationale, vous l'augmenterez, au contraire.

L'Angleterre est riche et, à aucune époque de son histoire, sa condition financière n'a été aussi bonne. Veut-on savoir, monsieur le président, de quel montant la Grande-Bretagne a réduit sa dette? J'ai devant moi un tableau qui montre, année par année, de 1906 à 1912, la réduction de sa dette, annuellement.

Ce tableau est en anglais et, avec votre permission, monsieur le président, après en avoir donné un aperçu sommaire, je le ferai insérer au hansard.

Fin de l'exercice financier clos le 31 mars.	Réduction brute en livres.	Réduction brute en dollars (prenant $4.87 comme valeur moyenne d'échange de la livre sterling).
1906..	11,852,132	57,719,882 84
1907..	13,714,432	66,789,283 84
1908..	18,029,680	87,804,541 60
1909..	8,787,968	42,797,404 16
1910..	10,442,489	50,854,921 43
1911..	28,012,949	136,423,061 63
1912..	10,487,892	51,076,034 04

Réduction dans l'intervalle de six ans, $333,475,665.

Moyenne par année, $55,579,277.

La proposition de M. Borden est que le Canada devrait augmenter la dette nationale en empruntant de l'Angleterre 35 millions pour en faire un cadeau à la Grande-Bretagne, venir à son secours au jour du péril, à un moment où celle-ci réduit effectivement sa dette publique au taux moyen de $55,500,000 par année.

Je dis, en outre, qu'il n'y a pas un pays au monde ou l'on a autant de richesse amassée que dans la Grande-Bretagne. Vous vous en ferez une idée, monsieur le président, lorsque je vous dirai que les capitaux anglais placés à l'étranger en 1911 s'élevaient à 3 milliards 750 millions de louis sterling, donnant un revenu annuel de 180 millions de louis, et comme elle ne peut pas dépenser cet immense revenu, elle augmente ses placements tous les ans en prenant une bonne partie de l'intérêt pour prêter de nouveau au monde entier.

En effet, les placements faits par l'Angleterre depuis 1896, sont énormes. En 1896, le total n'était que 2 milliards 92 millions de louis, donnant donc une aug-

mentation pour 1911 d'un milliard 658 millions de louis. Dans le même espace de temps, le revenu de ces placements avaient augmentés de 110 millions de louis. Et si l'on prend maintenant le chiffre total des placements à l'étranger et nationaux, on constate que le total atteint le chiffre colossal de 16 milliards de louis sterling, alors qu'en 1896 ce chiffre n'était que de 9 milliards 600 millions, soit une augmentation de plus de 6 milliards de louis sterling, pour cette période de quinze années. Peut-on prétendre qu'un pays aussi riche que celui-là a besoin de notre contribution de 35 millions de piastres que le Gouvernement veut lui donner?

Il suffit de donner ses chiffres pour démontrer l'absurdité du projet du Gouvernement.

Il est un autre fait non moins évident, c'est celui que l'urgence n'existe pas. L'urgence n'a pas été démontrée. Au contraire, depuis quelque temps nous assistons à la première phase d'un rapprochement et d'un traité probable entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Dans tous les cas, il est constant que les relations entre les deux pays sont plus cordiales qu'elles ne l'ont été depuis longtemps.

Laissez-moi vous citer à ce propos une page d'un homme d'Etat et publiciste français éminent. Je veux parler de M. Gabriel Hanotaux. Dans un livre qui vient de paraître, intitulé: "La Politique de l'Equilibre" qui traite surtout des relations politiques dans les différents pays européens, j'y trouve la page suivante que je ne puis résister au plaisir de lire à cette Chambre; la voici:

Sans être entré, depuis bientôt quinze ans, dans le secret des dieux, ne sachant rien que ce que tout le monde savait, je constatais tout d'abord qu'entre l'Allemagne et l'Angleterre il n'y a pas de querelle inaccommodable. Les intérêts sont souvent en rivalité, mais les intérêts, surtout économiques,—s'arrangent quand le fond même de l'existence ou l'épiderme sensible de l'honneur ne sont pas menacés ou lésés. L'Allemagne, l'Angleterre, malgré l'âpreté des concurrences commerciales, s'enrichissent parallèlement dans la paix. Sir Edward Grey vient de préciser ce point de vue en des termes si clairs qu'il suffit de les lui emprunter: "Dans ce pays (il s'agit de l'Angleterre) vit un grand peuple industriel, jouissant d'un grand développement industriel, et espérant un plus grand encore; en Allemagne vit aussi un grand peuple industriel, jouissant d'un grand developpement industriel, et espérant un plus grand encore. Dans l'intérêt de ces deux peuples, il faut que la paix subsiste". Comment supposer que ces deux peuples se jetteront dans la guerre et la ruine pour gagner encore d'avantage? Gribouille ne préside pas à leur destinées.

D'ailleurs, entre les deux pays, pour une guerre décisive, quel est le lieu de la rencontre, quel est le champ de bataille? Je ne le vois pas. L'Angleterre est dans son île; l'Allemagne sur le continent. La flotte anglaise défend le passage; l'armée allemande protège le territoire national. Selon toutes les probabilités, ni l'Angleterre ne pourrait porter à son adversaire un coup mortel, ni l'Allemagne ne pourrait avoir raison de la puissance anglaise. Nous ne sommes plus à une époque ou les hostilités peuvent traîner cent ans, trente ans, sept ans. L'entretien de la guerre moderne est trop coûteux; voyez l'Italie, en Tripolitaine. Un conflit anglo-allemand, qui serait un embargo mis sur la vie de l'humanité, apparaît, à la moindre réflexion, comme la chose du monde la moins raisonnable et, par conséquent, la moins probable. Il faut aussi compter avec les sentiments des peuples et des gouvernements. Ni en Angleterre, ni en Allemagne, le mouvement des esprits ne se porte vers les aventures belliqueuses. En Angleterre comme en Allemagne, la dominante actuelle est, non pas nationaliste et impérialiste, mais socialiste et pacifiste. Dans les deux pays, les élections récentes ont un caractère nettement affirmé dans ce sens. Les partis vaincus, ce sont les pangermanistes d'une part et les conservateurs de l'autre. N'est-ce pas Bebel qui disait, il y a quelques jours: "La paix est assurée pour longtemps." Je sais que de tels pronostics ne sont pas paroles d'Evangile; je sais que, dans le discours de M. de Bethmann-Hollweg, une phrase, au moins, retentit comme un bruit d'arme: "La paix de l'Europe n'est jamais plus menacée que quand l'Allemagne est divisée." Il n'en reste pas moins que la tendance des peuples s'affirme de plus en plus dans le sens de la paix et il est bien difficile aux gouvernements de remonter de tels courants. D'ailleurs, les gouvernements sont-ils animés de sentiments différents? Je ne le crois pas davantage. L'empereur Guillaume a donné des preuves, peu douteuses, de son esprit pacifique et même de certaines préférences anglophiles. Souvenez-vous de la fameuse interview du Daily Telegraph. En affirmant qu'il avait fourni à l'état-major anglais des indications utiles pendant la guerre des Boers, que prétendait l'empereur, sinon prouver qu'il n'avait aucune hostilité préconçue et qu'il se sentait le fils et le petit-fils des deux femmes que l'hostilité de Bismarck nommait si brutalement: "Les Anglaises."

Il est un autre point sur lequel je ne voudrait pas parler longtemps, mais qui milite contre cette idée d'une guerre possible entre ces deux pays.

Les peuples européens ont formé des alliances que nous ne pouvons pas ignorer dans cette discussion. A notre grand plaisir, nous de la province de Québec, nous avons vu se former une entente cordiale entre l'Angleterre et notre mère patrie la France. Personne n'ignore qu'un traité existe depuis longtemps entre la France et la Russie. Nul doute que, dans un conflit entre l'Allemagne et l'Angleterre, cette dernière puissance pourrait compter sur l'appui des flottes russe et française, lesquelles surpassent en nombre les vaisseaux de la flotte allemande.

Je n''ai pas l'intention de retenir inutilement la Chambre. En résumé je dirai donc que:

Nous sommes en faveur d'une marine canadienne pour protéger nos côtes et ai-

der la mère patrie en cas de danger, mais une marine dont nous garderons le contrôle et la direction. Nous voulons par là compléter notre système de défense nationale et je crois qu'en soutenant cette politique nous restons fidèles à la vraie doctrine constitutionnelle et à l'opinion des auteurs de la Confédération. Nous croyons qu'il est possible de commencer l'exécution de ce programme naval et de le poursuivre avec sagesse et prudence. Pas n'est besoin de débuter par des constructions immenses. Quand bien même il faudrait vingt-cinq ou cinquante ans pour accomplir ce programme en son entier, peu importe; ce que nous voulons, c'est le développement de notre système naval en suivant de près l'augmentation de notre commerce et de nos revenus.

Nous ne sommes pas aussi pressés que nos honorables amis de la droite, et nous pouvons attendre en suivant les dictées de la sagesse et de la prudence.

Nous avons des hommes pour construire nos vaisseaux de guerre, nous avons des matériaux. Nous avons des ouvriers et des ingénieurs capables de se qualifier pour faire de tels travaux, et lorsque M. Winston Churchill prétend que nous n'avons pas d'hommes capables au Canada, je dis qu'il nous injurie et qu'il insulte le peuple canadien. Lorsque l'Angleterre a commencé à construire sa marine, elle ne s'est pas trouvée en état du jour au lendemain de développer tout à coup toutes ses énergies et d'établir des chantiers de l'importance de ceux qu'elle a actuellement. Tout cela a été l'œuvre du temps et de la persévérance. Pourquoi ne pourrions-nous pas en faire autant? Je maintiens que le peuple canadien a l'énergie, l'intelligence et la capacité nécessaires pour entreprendre la construction de sa propre marine. L'imputation d'incompétence de M. Churchill sera, j'en suis convaincu, ressentie par tout le pays, et si le Gouvernement croit avoir amélioré sa cause en déposant cette correspondance devant cette Chambre, il se trompe étrangement.

Monsieur le président, notre politique a, de plus, l'avantage sur celle du Gouvernement en ce qu'elle s'harmonise avec l'honneur national. L'envoi d'une somme d'argent en Angleterre n'en appelle pas du tout au sentiment de l'honneur, ni à celui du cœur, tandis que notre politique en appelle à la fierté nationale parce qu'elle comporte le contrôle de nos forces navales, contrôle que nous devons exercer. Si nos adversaires ont une politique en matière de défense navale, c'est une politique qui ne fait appel ni à la fierté, ni à l'amour-propre de notre population.

La principale source d'énergie d'une puissance navale n'est pas dans la force des armements, mais dans l'état d'âme du peuple et du personnel; elle est aussi dans

le niveau moral élevé aux plus hautes épreuves des devoirs professionnels, elle est dans ces âmes vouées au culte de la mer, éprises du progrès et prêtes à tous les sacrifices pour la défense et la grandeur de la patrie.

Cette lutte que nous avons commencée, monsieur le président, nous la continuerons. Le Gouvernement dit qu'il ne veut pas d'appel au peuple; c'est ce que certains ministres disent devant des clubs. Nous, nous demandons l'appel au peuple et nous continuerons la lutte quand même. Je comprends fort bien l'attitude de certains membres du Gouvernement. Je comprends surtout l'état d'âme des représentants de la province de Québec dans le cabinet. Je sais qu'ils préfèrent de beaucoup continuer à nous tenir ici siégeant jour et nuit et nous forcer de parler sans interruption depuis le lundi jusqu'au samedi à minuit. Mais nous serons à la hauteur de la tâche qui nous est imposée.

Combien serait, en effet, pénible l'attitude de certains ministres, s'ils osaient se montrer devant leurs électeurs! En effet, il serait beau de voir l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) aller à Lorette, par exemple, pour expliquer ses contradictions. Il préfère s'éloigner du peuple et rester ici, alors que nous voulons le forcer à rendre compte de sa conduite et à se rappeler du peuple.

Nous sommes certains d'avoir le peuple du Canada avec nous et c'est ce qui nous encourage à continuer la lutte avec vaillance.

M. NEELY: Je ne suis pas le premier à faire remarquer que le Gouvernement nous a demandé de voter cette somme de $35,000,000, sans fournir au comité les renseignements suffisants pour nous mettre en état de discuter la question avec connaissance de cause. Ce n'est qu'à force d'instance que nous sommes parvenus à obtenir ces renseignements.

Depuis le jour où le premier ministre a déposé ce projet de loi, jusqu'à ce soir, chaque fois qu'il s'est agit de communiquer au comité un renseignement de quelque importance, la communication a été accompagnée d'une mise en scène que les esprits soupçonneux croiront avoir été soigneusement préparée par les ministres.

Nous avons eu de longues discussions au sujet d'une lettre et d'un mémoire que l'on supposait contenir des renseignements concernant le coût de construction d'un cuirassé d'escadre et certains autres navires de guerre. On a refusé de communiquer au comité la source de ces renseignements, depuis le commencement du débat. A onze heures et demie, hier soir, au moment où les tribunes étaient bondées d'auditeurs qu'on aurait dit attirés là par de discrets avertissements, le premier ministre, suivi

de ses partisans, fit une entrée théâtrale et annonça qu'il était autorisé à rendre public le nom du signataire de la lettre. Le parti ministériel comptait sur la publication de cette lettre et sur le nom du signataire, pour porter le dernier coup qui devait anéantir l'opposition. Bien au contraire, ces révélations n'ont fait que nous convaincre davantage que nos honorables amis de la droite avaient grandement besoin d'être reconfortés dans les dispositions d'esprit où ils se trouvaient, par suite de leur impuissance à défendre le projet ministériel.

Ils saisirent ce futile prétexte pour applaudir bruyamment et longuement, et personne parmi nous ne leur enviera cette faible consolation. La seule excuse du premier ministre pour refuser de produire ce document était sa nature confidentielle. Il y a parmi les membres de la droite beaucoup de députés intelligents, capables de discuter sérieusement toutes les questions qui se présentent, et quel est celui d'entre eux qui, après avoir entendu la lecture de ce document, voudrait entreprendre de nous indiquer les passages qui peuvent être considérés comme confidentiels ?

Je ne comprends pas pourquoi ce document et le nom du signataire n'ont pas été livrés dès le commencement. Ce n'est qu'hier soir que le Gouvernement s'est décidé à fournir les renseignements demandés, et si nous avons été obligés de siéger sans interruption, pendant toute une semaine, c'est lui qui doit en porter la responsabilité.

Nous avons dû consulter les journaux du matin pour prendre connaissance du texte de ce document. Est-ce ainsi qu'un Gouvernement doit traiter la Chambre? Il veut nous faire adopter, sans discussion, un projet qu'il reconnaît lui-même comme étant d'une extrême importance.

Bien que nous n'ayons reçu que tard dans la nuit les renseignements que nous demandons depuis si longtemps, et bien que le temps nous ait manqué pour les étudier à fond, je me propose d'en faire une rapide analyse.

A première vue, cette lettre de M. Churchill semble offrir une excuse au premier ministre du Canada pour avoir engagé le pays dans une politique tout à fait nouvelle, concernant la défense navale. Pour des raisons qu'il connaît sans doute, M. Churchill semble avoir changé d'avis depuis quelques mois sur certains sujets importants, concernant la défense navale de l'empire. Personne ne niera que les renseignements contenus dans cette lettre peuvent avoir une grande influence sur la question qui nous occupe et introduire un élément nouveau dans le débat. M. Churchill étant le premier lord de l'amirauté dans le gouvernement anglais, ses déclarations doivent être acceptées avec déférence et respect, quel que soit l'effet qu'elles puissent avoir.

Dans cette lettre, M. Churchill entreprend de démontrer aux Canadiens que la construction d'une marine canadienne au Canada est absolument impossible dans le moment. Il appuie cette assertion sur des arguments d'une nature exclusivement matérielle. Il prétend que l'installation de chantiers, l'outillage et la construction des navires exigent des ouvriers très habiles et d'une grande expérience. Il prétend de plus que le coût de l'entreprise serait si élevé qu'il dépasserait les ressources du Canada. C'est du moins ce que M. Churchill semble croire dans le moment. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) faisait remarquer fort à propos, hier soir, que chaque fois que le premier ministre nous communique un document dans lequel M. Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, ou premier lord de tout ce que l'on voudra, met en doute la capacité des Canadiens de se défendre eux-mêmes et leur refuse les talents et les aptitudes dont les autres peuples anglais font preuve, dans toutes les parties du monde, nous voyons les honorables députés de la droite se lever et applaudir, admettant par là que le Canada est incapable d'agir par lui-même.

Nous ne sommes pas appelés à nous prononcer sur les difficultés que présente la construction d'un cuirassé moderne, mais si l'Angleterre a pu résoudre le problème, si un pays à demi-civilisé comme le Japon a pu surmonter des difficultés que comporte la construction d'une marine, le premier lord de l'amirauté et son conseiller, et le premier ministre du Canada, sont mal avisés en nous refusant le droit de dire que nous pouvons nous charger non seulement de la défense de nos côtes, mais aussi de la construction des engins nécessaires à cette défense.

Ce ne serait peut-être pas de la présomption de ma part de comparer l'attitude actuelle de M. Churchill, telle que nous la révèle sa dernière lettre, avec les autres déclarations autorisées qui ont été faites sur cette question durant ces dernières années. Il est très concevable que M. Churchill ait pu entretenir, il y a dix ou douze ans, sur la question de la défense impériale, des opinions qui se sont modifiées depuis; mais nous avons dans les colonnes des " Débats " plusieurs documents officiels qui démontrent que, depuis un an ou dix-huit mois, M. Churchill a fait des déclarations absolument contraires à celles que l'on vient de nous communiquer.

Personne ne peut lire la déclaration faite par M. Churchill l'an dernier, et la lettre qu'il vient d'écrire au premier ministre, sans en conclure que des événements im-

portants se sont produits dans l'intervalle, pour modifier ainsi l'attitude de M. Churchill au sujet de la défense impériale.

On vient de nous donner lecture d'une lettre du premier lord de l'amirauté et je me crois en droit de citer de courts passages de ses déclarations antérieures, pour établir que son attitude actuelle est absolument contraire à celle qu'il prenait, il y a douze mois. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de remonter au delà du discours qu'il prononçait, le 15 mai 1912, au banquet des constructeurs maritimes. Voici un passage important de ce discours:

L'Australie a déjà entrepris la construction d'une puissante flotte moderne.

Il y a un an, l'idée d'une flotte construite dans les colonies ne paraissait pas offusquer M. Churchill. L'Australie est un pays sous le drapeau anglais, tout comme le Canada. Mais quel est le Canadien qui voudrait céder la palme à l'Australie, quand il s'agit d'appliquer des principes scientifiques à la construction des navires de guerre, ou quand il s'agit de faire preuve de patriotisme dans le choix d'un moyen pour assurer la défense de nos côtes. M. Churchill disait encore, dans ce document, que la Nouvelle-Zélande a mis un beau navire en service dans la marine anglaise. Nous n'avons rien à redire à la conduite de la Nouvelle-Zélande, mais au point de vue de la population, de l'étendue territoriale et des ressources, c'est un bien petit pays, comparé au Canada. Voici un autre passage bien significatif de ce discours de M. Churchill:

Au Canada, les hommes de tous les partis et appartenant aux deux nationalités portent un vif intérêt à ce problème et se demandent quels sont les meilleurs moyens à prendre pour assurer la défense du Canada et de toutes les parties de l'empire britannique.

Je n'ai aucun doute que l'histoire dira que sir Wilfrid Laurier, lorsqu'il était à la tête des affaires de ce pays, avait trouvé une solution à cette question qui donnait satisfaction aux représentants de toutes les classes de la société. Si cet état de choses n'a pas duré et si, aujourd'hui, la question navale fait le thème de nos discussions politiques, la faute n'en est certainement pas au parti libéral. Un peu plus loin, M. Churchill disait encore:

Si depuis ces dix dernières années notre politique s'est constamment orientée vers la concentration de la marine anglaise sur le théâtre décisif des événements futurs, il me semble que l'évolution navale des dix années à venir consistera dans la croissance des forces navales effectives des grandes possessions d'outre-mer.

C'est le même homme qui vient prétendre aujourd'hui que le Canada est incapable de construire des navires, de les armer et de les équiper, et cela à la grande satisfaction des honorables députés de la droite. Il existe certainement une raison pour expliquer ce changement d'attitude.

Sans imputer à M. Churchill de motifs personnels—bien que nous sachions tous que c'est un homme que l'ambition dévore—je puis dire que cela serait indigne du poste qu'il occupe en qualité d'un des chefs de l'une des plus grandes administrations du monde. Nous devons nous rappeler que dans les entrefaites qui ont suivi la déclaration que M. Churchill faisait le 15 mai et le temps où il a écrit la lettre qu'on a déposée sur le bureau, hier soir, certains développements se sont produits. Au cours de l'été dernier, certains membres de ce Gouvernement ont traversé l'océan dans le but présumé et annoncé de connaître les vues du gouvernement anglais sur la question de la part que le Canada devait prendre dans la défense navale. Les journaux nous ont appris combien agréable avait été la première traversée; comment notre premier ministre avait été reçu à bras ouverts; comme il avait été fêté et banqueté. Tous, ceux-là mêmes qui ne partagent pas les opinions politiques du premier ministre, se réjouirent en leur qualité de Canadiens de la réception qu'on faisait à notre premier ministre au cœur même de l'empire. Nous espérions qu'il résulterait quelque bien pour nous de cette conférence. Eh bien! cette visite a eu son résultat qui est contenu au projet de loi en discussion.

Cependant, je regrette d'avoir à dire que ce qui est sorti de cette conférence n'est pas de nature à s'imposer à l'intelligence des membres de la droite. Voici ce qui en est. Le 15 mai M. Churchill fait une déclaration au cours de laquelle il prédit ce que doit être la part que devront prendre dans l'avenir les dépendances d'outre-mer à la défense navale. Le 23 janvier dernier—moins d'un an après—il écrit au premier ministre du Canada une lettre dans laquelle, si je ne me trompe, il modifie du tout au tout l'attitude qu'il tenait douze mois auparavant. Nous savons que les hommes d'Etat anglais, lorsqu'ils doivent s'occuper de questions concernant les colonies autonomes d'outre-mer, doivent nécessairement tenir compte, dans une très large mesure, des opinions professées par ceux qui, pour le présent, sont chargés de l'administration de ces mêmes colonies autonomes.

Dans cette lettre de M. Churchill nous trouvons la preuve la plus absolue et la plus concluante de l'allégation répétée plus d'une fois, que, lorsque le premier ministre que nous avons aujourd'hui s'est rendu en Angleterre dans le but de consulter les autorités impériales sur cette question, il avait déjà arrêté une politique bien tranchée. Nous en avons la preuve dans le changement d'attitude chez le premier lord de l'amirauté sur cette question. Quelle fut la raison de ce changement de front et de cet abandon des grandes lignes tracées lors des

conférences impériales de 1907 et de 1909? Le ministre de la défense de l'Australie veut savoir aujourd'hui pourquoi l'amirauté britannique a modifié ses vues à l'endroit du Canada; il prétend que le Canada ne remplit pas la part qu'il avait assumée dans cet arrangement. Le Canada allait marcher de concert avec l'Australie lorsque s'est produit le changement de gouvernement en 1911. Le premier ministre se rend en Angleterre avec sa nouvelle politique et M. Churchill, en sa qualité d'homme d'Etat britannique, lui facilite, autant que possible, la tâche de mettre à exécution sa politique. Je parle ainsi, parce que je ne puis trouver d'autre explication à ce changement d'attitude de la part de l'amirauté. J'aime qu'on corrige mes affirmations, lorsqu'il y a lieu de le faire. Je serais heureux qu'on me signalât mon erreur, si je ne disais pas la vérité en cette occasion. Si je me trompe, je demande à un membre quelconque du Gouvernement de m'indiquer où est mon erreur. L'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) est à son siège. Je lui demanderai de nous dire s'il peut expliquer cette remarquable volte-face et s'il peut en arriver, à ce sujet, à une conclusion plus satisfaisante que celle que je viens d'indiquer.

M. BUNRHAM: La seule solution que vous désirez, c'est la dissolution du Parlement.

M. NEELY: Mon honorable ami et moi-même ne tombons pas d'accord sur ce point-là, puisque la seule chose dont il ne veuille pas, c'est la dissolution et que cette crainte est également partagée par la plupart des membres de la droite.

M. MARSHALL: C'est une crainte que vous partagez à l'occasion.

M. NEELY: Je n'ai pu trouver un seul membre de la gauche qui n'accueillerait pas avec joie un tel événement. Je suis prêt à reprendre mon siège, si l'honorable représentant d'Elgin-est (M. Marshall) peut nommer un seul membre de la gauche qui hésite à partager ma manière de voir à cet égard.

M. MARSHALL: Qu'en pense l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.)?

M. PUGSLEY: Le député de Saint-Jean est toujours prêt.

M. BOYCE: Toujours prêt au sacrifice.

M. NEELY: Le directeur général des Postes ne semble pas avoir de réponse toute prête. Pourtant, il a joué un rôle assez important dans la préparation de cette politique, qu'il devrait prendre sur lui de fournir au comité les renseignements nécessaires. M. Churchill semble être, jusqu'à un certain point, le parrain de la nouvelle politique adoptée par le Gouvernement. Etant donné que le Gouvernement et que M. Churchill ont formé une association pour imposer au Canada un projet de contribution, le Gouvernement devrait expliquer son changement d'attitude.

La première partie de la note de M. Churchill avait trait à la difficulté et au coût de la création de chantiers maritimes assez considérables et suffisamment outillés pour qu'on y construisît des navires de guerre. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a complètement réfuté cet argument hier soir, lorsqu'il a prétendu qu'assurément le premier lord de l'amirauté a une pauvre opinion du Canada, puisqu'il considère qu'il est impossible pour ce pays d'accomplir ce qu'ont entrepris de faire toutes les nations civilisées du monde et ce qu'elles ont mené à bonne fin. Le premier lord de l'amirauté a soulevé une objection des plus sérieuses contre la création d'une marine au Canada. Voici ce qu'il a dit:

> Une telle installation ne se justifierait que dans le cas où le Canada adopterait un programme définitif de construction navale permanente, pour produire une succession de navires, comme dans la Grande-Bretagne et les autres pays d'Europe.

D'où l'on doit nécessairement conclure que le Canada, par l'attitude qu'il prend aujourd'hui, inaugure une nouvelle politique qui promet de devenir la politique permanente de ce pays. Ces trois dreadnoughts que l'on se propose de donner à la Grande-Bretagne seront hors d'usage dans dix ou douze ans. Le Gouvernement va-t-il dire à la Chambre que cette contribution de $35,000,000 est la dernière que notre pays devra fournir? Quand les ministres feront-ils connaître la politique permanente qu'ils ont adoptée? Nul ne sait mieux que le Gouvernement lui-même que l'énoncé de cette politique, à l'heure qu'il est, nuirait considérablement à l'adoption de ce projet de loi. Si ce mémoire signifie quelque chose, c'est une politique de centralisation dans les questions de défense impériale, les colonies contribuant, en deniers sonnants ou en navires, à maintenir la suprématie maritime de l'Angleterre. Si c'est le but qu'on vise, nous aimerions le savoir.

Dans la lettre de M. Churchill on trouve cet argument que le meilleur moyen pour le Canada de contribuer à la défense de l'empire, c'est de verser une contribution. C'est cette politique qui a fait perdre à l'Angleterre ses plus vastes possessions. Pourquoi le Gouvernement ne nous fait-il pas connaître ce en quoi consiste sa politique permanente? Nous avons certainement droit de la connaître avant qu'on nous impose une politique de contribution. Il n'est pas étonnant que les députés de ce côté-ci de la Chambre insistent auprès du

chef du Gouvernement pour qu'il dissolve le Parlement et en appelle au peuple.

Je soutiens que la majorité du peuple canadien est opposée à ce don. Lors de la seconde lecture de ce projet de loi—en calculant le vote total enregistré à la dernière élection pour les candidats nationalistes de la province de Québec, y compris les électeurs de Jacques-Cartier—on relève une majorité en faveur de ceux qui combattent ce projet de loi.

Un autre aspect de la question est celui-ci: Le Gouvernement semble ignorer le fait que nous avons eu le dénombrement décennal et que les résultats du recensement ont été déposés sur le bureau dès l'ouverture de cette session.

M. BOYCE: L'honorable député croit-il que cela se rapporte à l'article en discussion?

M. NEELY: Absolument. La population de ce pays n'est pas représentée en cette Chambre comme elle devrait l'être. Le peuple qui doit fournir l'argent devra avoir son mot à dire dans le cas de cette dépense de ses deniers avant qu'on ne vote cet argent. En parcourant à la hâte les chiffres indiqués dans le rapport du dénombrement, je trouve que la population de la province de Québec est telle qu'en lui accordant les soixante-cinq députés—nombre mentionné dans la Constitution—nous avons un quotient électoral d'environ 30,800 habitants. Prenant cela pour base, je constate que, d'après la population, la présente représentation et la représentation qui revient de droit à chaque province se réparti comme suit:

Province.	Population.	Représ. actuelle.	Représentation de droit d'après le dernier recensement.
Alberta..	374,663	7	12
Colombie-Anglaise	392,480	7	13
Manitoba	455,614	10	15
Nouveau-Brunswick	351,889	13	11
Nouvelle-Ecosse ..	492,338	18	16
Ontario..	2,523,274	86	81
Ile du Prince-Edouard..	93,728	4	3
Québec	2,002,712	65	65
Saskatchewan.. ..	492,432	10	16

La Saskatchewan, je suis fier de le dire, indique le pour-cent le plus élevé d'augmentation d'aucune des nouvelles provinces. Ce tableau fait voir un remarquable état de choses. Nous traitons maintenant une question qui, à certains points de vue, est la plus importante de toutes celles dont la Chambre a dû déjà s'occuper, et voici qu'une partie considérable de notre population n'est pas représentée ici, alors que d'autres comptent un trop grand nombre de représentants. Le devoir du Gouvernement est tout indiqué, c'est de remanier la carte électorale du pays. Si le Gouvernement n'opère pas ce remaniement, il incombe à la gauche de faire tout en son pouvoir pour que les droits du peuple soient protégés. Nous essayons de remplir cette mission. Les journaux à la solde des honorables membres de la droite disent que nous faisons de l'obstruction. Je crois que n'est pas là le mot dont on doit se servir en parlant de ce débat. Nous avons demandé un renseignement.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Vous l'avez eu et même plus complet que vous l'auriez voulu.

M. NEELY: Certes, pas plus complet que nous ne le voulions.

M. FOSTER: Vous ne l'avez pas beaucoup apprécié.

M. NEELY: Nous avons accueilli ce renseignement avec beaucoup plus de satisfaction que n'en éprouvera l'honorable député, si le Gouvernement en appelle aux électeurs du pays. Nous essayons simplement de rappeler aux ministres leur responsabilité vis-à-vis le peuple. Les ministres ne sont pas arrivés aux affaires sur la question navale, bien qu'ils aient réussi peut-être à faire élire, grâce à cette question de la marine, quelques-uns de leurs partisans qui ont discuté ce problème sous un certain angle devant les électeurs d'une partie de ce pays.

Toutes les lettres de M. Winston Churchill ou de toute autre autorité semblable ne sauraient jamais me porter à croire que cette politique est excellente et patriotique, qu'elle soit canadienne ou britannique. Il n'y a rien de viril dans cette politique; c'est une politique sans dignité; elle représente les gens de ce pays comme propriétaires de vastes territoires, mais entièrement impuissants à les protéger. Elle nous affiche aux yeux de l'univers comme nation inférieure à celle de pays à demi-civilisés, tels que le Japon et la Russie. C'est le spectacle le plus humiliant que, à titre de Canadien, j'aie jamais été appelé à constater, le spectacle du Gouvernement de ce pays et d'un membre du gouvernement d'outre-mer se donnant la main pour déclarer que le Canada ne peut pas se charger de sa défense. Voyez donc les principales objections que fait M. Churchill à une marine canadienne conduite par des Canadiens. Il dit:

En dehors de la réponse à votre question immédiate, cependant, il semble désirable de référer à un autre point de vue.

J'en suis à me demander pourquoi?

Outre la réponse à votre question principale, il paraît désirable d'examiner un autre

point. L'amirauté essaiera loyalement de faciliter le développement de toute politique navale pratique que le Canada pourrait adopter, mais il y a moins de chance que lors de la conférence impériale de 1909, qu'elle pourra aider le Canada à former ses équipages.

Pourquoi? Si le Canada établissait aujourd'hui des escadres navales sur l'Atlantique et sur le Pacifique, la Grande-Bretagne serait embarrassée pour nous fournir des officiers et les marins formés pour conduire ces flottes; mais si tel est le cas, qui mettra-t-on à bord des trois dreadnoughts que le Gouvernement propose, dans le moment, de donner à l'amirauté ?

M. FOSTER (King) (N.-E.): Ils seront équipés par les hommes de la réserve.

M. NEELY: La réserve est virtuellement épuisée en ce moment, d'après la lettre de M. Churchill.

M. DEVLIN: D'après quelle loi du Royaume-Uni peut-on prétendre équiper des navires canadiens à même les forces de réserve navales de la Grande-Bretagne?

M. FOSTER: Je suggérerais à l'honorable membre de s'en informer.

M. DEVLIN: Dans quelques instants, si l'honorable membre me fait le plaisir de rester, je lui ferai voir que, d'après la loi de la Grande-Bretagne, nous ne pouvons pas prendre des hommes de la réserve du Royaume-Uni pour équiper des navires construits en Canada et envoyés par le Canada à la Grande-Bretagne.

M. FOSTER: Je serai heureux d'écouter parler l'honorable membre; cela me fait toujours plaisir de l'entendre.

M. NEELY: Si l'honorable député pouvait obtenir ses renseignements d'avance, il ne commettrait pas de telles erreurs. La prétention de M. Churchill est celle-ci, qu'au cas de l'organisation d'escadres canadiennes, nous ne pourrions guère obtenir une aide très efficace de la Grande-Bretagne et la raison qu'il en donne, la voici:

Il faut se rappeler que le nouveau programme allemand a nécessité une forte augmentation du nombre des navires que le gouvernement de Sa Majesté doit tenir prêts à toute éventualité, et nous avons puisé jusqu'à la limite extrême nos réserves, spécialement en ce qui concerne nos lieutenants, les officiers spéciaux (artillerie, torpilles et manœuvre), et les nombreuses autres fonctions qui demandent une formation spéciale et une expérience de plusieurs années.

Si l'amirauté ne peut nous assister dans la gouverne d'escadres sur les côtes de l'Atlantique ou du Pacifique, au simple point de vue du gros bon sens commun, comment va-t-elle pouvoir prendre soin des navires que nous proposons d'envoyer à la Grande-Bretagne? Je prétends que l'explication de M. Churchill quant à la situation australienne ne rencontre aucunement le point de discussion soulevé. Il réfère aussi à la situation australienne.

Le cas de l'escadre australienne fait exception, car son établissement libère les navires que l'Angleterre maintenait dans ces régions et lui permet d'utiliser les services d'un très grand nombre de marins.

D'où venaient ces hommes sinon des navires de guerre qui étaient mouillés dans les eaux de l'Australie? Ces officiers et matelots entrainés n'étaient-ils pas remplacés par d'autres officiers et marins recrutés en Australie même?

Les recrues d'Australie libèrent ces officiers et matelots spéciaux des escadres britanniques qui étaient stationnés dans les eaux australiennes. Cela serait probablement la manière d'évoluer quand il s'agira d'escadres créées au Canada. Nous n'avons pas d'officiers de marine tout prêts pour monter nos navires, mais nous proposons d'avoir des écoles préparatoires et de faire tous les efforts possibles pour avoir en peu de temps les hommes requis pour l'inauguration de nos divisions navales qui nous seraient d'abord fournis par l'amirauté britannique pour être remplacés par des hommes instruits dans nos propres écoles navales. Si nous devons juger de l'argument de M. Churchill à ce point de vue, nous ne pouvons en arriver à d'autre conclusion qu'il a dépassé les limites d'une juste défense, d'après nous très piètre, de la ligne de conduite que le Gouvernement s'est de lui-même imposée, tant pour lui que pour les habitants de ce pays. Si nous adoptons cette politique de contribution, je crois que nous aurons fait le premier pas dans la voie qui nous mènera finalement à la sécession du Canada d'avec le grand empire dont nous sommes si fiers de faire partie.

M. DEVLIN: Monsieur le président, cette question m'affecte fortement, pour deux raisons: la première, c'est que je pense que l'article qui est actuellement en délibération est inconstitutionnel, et la seconde, qu'il existe au Canada un sentiment qui nous pousse à croire que nous ne sommes en arrière de qui que ce soit, que nous pouvons construire, équiper et soutenir des navires en Canada pour le défense de nos côtes et de notre pays en tant que nous faisons partie de l'empire. Les honorables messieurs de la droite n'agissent pas avec justice en nous tenant à siéger ici de jour en jour et d'une nuit à l'autre, pour discuter un article sans nous donner l'information dont nous avons besoin dans une affaire d'aussi grande importance. Si le Gouvernement voulait consentir au retrait de l'article 2, nous pourrions en venir à quelque entente relativement aux autres articles du bill. Je prierais les ministres de se réunir entre six et huit heures et de nous laisser savoir si nous ne pouvons pas en

venir à une entente. Mais nous demander de les suivre pour l'adoption de l'article 2, c'est quelque peu difficile. Cela me rappelle une histoire jadis racontée. Une bonne épouse fut priée par son mari, prêt à s'en aller vers un monde meilleur, de faire graver sur sa tombe une inscription comme celle-ci: "Prépare-toi à me suivre". Mais cette bonne femme qui savait quelque chose de son passé embrouillé et de son avenir plus ou moins assuré, crut devoir agir à sa guise et voici ce qu'elle fit inscrire:

To follow thee I'm not content,
Until I know which way thee went.

Si nos honorables amis de la droite veulent bien appliquer cette histoire à la ligne de conduite qu'ils suivent présentement, pour notre part, de ce côté-ci (la gauche) nous leur demanderons jusqu'où ils veulent aller.

En 1909, le Parlement a adopté une résolution pour la défense de notre territoire et nos honorables amis de droite ont promis de voter un bill établi sur ces bases. Nous avons soumis un projet de loi en 1909, mais alors ces messieurs dirent: Ce n'est pas là la loi qu'on devrait adopter; il y a urgence, il faudrait donner une contribution. Leur cas d'urgence était le péril allemand; le péril ne pouvait durer, alors, sir Richard McBride crut devoir venir en aide et dit: "Le péril n'est pas allemand, c'est un péril jaune; les Japonais viennent envahir nos côtes;" et il accorda une interview à la presse pour dire que la Colombie-Anglaise devait être défendue par ses propres navires. Je regrette que plusieurs de nos collègues qui représentent cette province n'aient pas abondé dans le sens de M. McBride. Je vais venir à l'aide de sir Richard McBride d'ici à quelques instants, et dire à la Chambre pourquoi la Colombie-Anglaise veut voir ses côtes protégées.

Un de nos devoirs est de maintenir la loi établie dans le pays. Le Gouvernement tente de faire adopter un article qui, d'après mon humble jugement, est inconstitutionnel; la loi du service de la marine n'a jamais été abrogée ni modifiée. Le projet de loi que l'on discute est tout à fait différent.

L'article 2 du bill en discussion, comme l'article 23 de la loi du service de la marine, prévoit la conduite à tenir en cas d'urgence.

L'article 2 est basé sur des déclarations faites par nos honorables adversaires portant qu'un cas d'urgence existe réellement. Le mot "emergency" veut dire, d'après la loi de 1910, "guerre, invasion, ou insurrection, véritable ou appréhendée", et ne saurait être autrement légalement interprété tant que l'article 23 ne sera pas modifié ou abrogé.

M. MEIGHEN: Je diffère parfaitement d'avis avec le confrère. L'application des termes en question est particulièrement à

la loi citée. Ils pourraient avoir en droit un autre sens et, en dehors de cela, vouloir encore dire autre chose en conversation ordinaire.

M. DEVLIN: Dans le cas où une nouvelle loi vient s'ajouter à une loi existante sur une même matière, les termes employés dans la nouvelle loi ne peuvent avoir une signification différente de celle adoptée dans la loi primitive.

M. MEIGHEN: Si c'est une loi modificative, elle fera de fait partie de la loi primitive.

M. DEVLIN: D'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord, article 102, nous pouvons prendre des fonds du revenu consolidé du Canada tout argent requis pour les fins du service public en Canada. D'après l'article 91, paragraphe 7, la milice, le service naval et militaire et de la défense sont indiqués. Nous aurions en conséquence le droit de prendre, aux fins de la milice, un montant d'argent, du fonds consolidé, requis pour la défense du Canada. L'article 2 du bill actuellement en délibération ne dit pas: "pour la défense nécessaire du Canada" mais "dans le but d'augmenter immédiatement les forces navales de l'empire". Où le Gouvernement trouvera-t-il une loi qui lui permettra d'en agir ainsi?

En 1859, le parlement britannique adopta une loi pour établir une force de volontaires de réserve parmi les marins, et par une loi subséquente, adoptée en 1865,—une loi tendant à améliorer la défense navale des colonies,—nous eûmes le pouvoir d'envoyer des vaisseaux pour accroître les forces navales de l'empire, nonobstant pourtant certaines restrictions.

Je lirai les articles 1, 2, 3 et 9 de la loi (ch. 14, 28-29 Vict.):

1. La présente loi peut être citée sous le titre: loi de 1865 sur la défense navale des colonies.

2. Dans la présente loi, "colonie" signifie toute plantation, île ou autre possession dans les domaines de Sa Majesté, sauf les Royaume-Uni d'Angleterre et d'Irlande et les îles qui sont sous sa dépendance immédiate, et sauf l'Inde, ainsi qu'il est prévu dans l'acte de la législature de 1858 "pour la meilleure administration de l'Inde";

"L'amirauté" signifie le lord grand amiral du Royaume-Uni, ou les commissaires chargés de remplir les fonctions de lord grand amiral.

3. Dans toute colonie, l'autorité législative compétente pourra, avec l'approbation de Sa Majesté en conseil, prendre en tout temps des dispositions pour accomplir, aux frais de la colonie, toutes les fins suivantes ou l'une d'elle:

(5) Pour obtenir de l'amirauté les services d'officiers, d'officiers brevetés et autres, et de matelots de la marine royale pour les fins mentionnées en dernier lieu.

9. Rien de ce qui sera fait en vertu de la présente loi par un décret du conseil, ou par l'amirauté ou autrement, n'imposera aucune

charge au revenu du Royaume-Uni, à moins que le Parlement n'ait expressément accordé des fonds pour faire face à cette dépense.

Aux termes de cette loi, nous pouvions obtenir de l'amirauté des hommes pour notre flotte et nous avions le droit de mettre les navires, les matelots et les officiers à la disposition de Sa Majesté. Je voudrais renvoyer les députés de la droite au débat qui a eu lieu à cette époque-là. M. Cardwell, qui était alors ministre des colonies, en demandant à présenter un projet de loi pour permettre aux colonies de Sa Majesté de prendre de meilleures mesures pour leur défense navale, disait que l'objet du projet de loi était de faire participer les colonies aux avantages de la réserve navale du roi et de permettre de placer des navires à la disposition de la couronne. Ce serait, espérait-il, la base de forces navales entretenues grâce à l'énergie et aux frais des colonies et constituant un précieux supplément à la défense impériale.

Je voudrais faire observer à M. Winston Churchill qu'en 1865 il y avait à la tête de gouvernement de la Grande-Bretagne des hommes qui comprenaient qu'au Canada et dans les autres colonies anglaises de cette époque-là il y avait des gens en état de se défendre et de construire des navires, et qu'il est regrettable qu'on nous dise en 1913 que nous ne sommes pas en mesure de pourvoir à notre propre défense. M. Cardwell ajoutait:

Le premier document parlementaire qui témoigne des désirs de la colonie à ce sujet se trouve dans la correspondance qui a été déposé sur le bureau lorsque sir William Sydney était gouverneur de Sydney. La colonie de Victoria avait manifesté un grand désir de prendre des mesures pour sa propre défense au cas d'une attaque soudaine.

J'omettrai le reste, à moins que la députation n'insiste, car je ne vois pas la nécessité de le lire. M. Cardwell disait encore:

Il semble au gouvernement qu'il n'y avait pas de raison de refuser d'appliquer à nos colonies renfermant des gens de mer le même principe qu'on avait trouvé si précieux au pays...

Je demanderai aux représentants des circonscription du littoral si celles-ci renferment des gens de mer parmi lesquels on pourrait obtenir des matelots pour nos navires.

...de sorte que les colonies, comme celles de l'Australie et de l'Amérique septentrionale anglaise, pourraient être en état, en temps de paix, d'exercer les habitants du littoral au service des canons aux mêmes conditions qui sont observées dans la réserve navale du roi, et que, en temps de guerre, ces matelots pourraient être employés, sous la direction de la colonie, à toutes les fins de la défense navale.

Sir Wm Miles demandait des renseignements. Il voulait savoir:

Si le prix d'un navire colonial serait versé par la colonie.

Et M. Cardwell répondait:

Le bill ne se rapporte à rien qui ne soit pas aux frais de la colonie, du moins, en temps ordinaire.

Ainsi, en 1865, l'idée régnait en Angleterre que les colonies de cette époque-là, si on leur offrait des navires, paieraient aussi les gages de l'équipage et les frais d'entretien. Mais notre présent Gouvernement porte atteinte à l'esprit et à la lettre de cette loi de 1865 en obligeant la Grande-Bretagne à payer les gages de l'équipage et les frais d'entretien de ces navires. Des députés pourront me demander si c'est là l'intention qui s'est manifestée durant tout le débat. Permettez-moi de rapporter ce que disait M. Adderley pendant que le comité discutait ce bill concernant la défense navale des colonies:

M. Adderley a exprimé son approbation du bill qui, croyait-il, était le meilleur projet concernant les colonies qui eût été adopté au cours de sa carrière parlementaire. L'ancienne pratique de gouverner les colonies de Downing-Street avait pris fin, et une nouvelle pratique avait été établie et avait fait des colonies un fardeau et un embarras pour la métropole, et une source de danger en temps de guerre. Le récent exemple des volontaires canadiens prouvait quel excellent sentiment régnait dans nos colonies, et il était surprenant qu'on n'eût pas proposé plus tôt un bill pour autoriser les colonies à fournir des navires de guerre, des armes et des volontaires pour leur propre défense. Il croyait que le bill en était un qui ferait le plus grand honneur au ministre des colonies, et il ne doutait pas qu'il serait souverainement avantageux tant pour ce pays que pour les colonies.

Pourtant, aujourd'hui, notre Gouvernement, ayant demandé des renseignements à M. Winston Churchill et ayant appris de lui qu'il serait imprudent de construire des navires au Canada, croit devoir suivre ce conseil.

Qu'on me permette une digression afin de commenter ce que M. Churchill a dit. A-t-il dit que cette loi de 1865 avait été abrogée? A-t-il prouvé en aucune manière que l'intention du parlement anglais est que nous envoyions à la Grande-Bretagne des navires pour la défense de l'empire, et que les gages de l'équipage et les frais d'entretien soient soldés par le contribuable anglais? Il a simplement déclaré qu'il serait plus sage de construire des navires en Angleterre que de les construire au Canada. Si j'étais dans l'enceinte du parlement impérial, défendant la cause des grands chantiers maritimes de là-bas et de leurs ouvriers, je tiendrais le même langage que M. Churchill. Mais je déclare à M. Winston Churchill que nous sommes sur le parquet du parlement canadien, que nous parlons au nom de la masse de la population du Canada, qui ne fait pas partie de l'Angleterre, mais qui, comme l'Angleterre, fait partie de l'empire britannique et qui ne lui est pas moins attaché que l'Angleterre elle-même.

La loi de 1865 a été modifiée à différentes époques. Elle l'a été par le chapitre 19 des Statuts de 1909, par la loi concernant la défense navale des colonies. Mais aucune retouche n'a été apportée à l'article 9 qui décrétait que nous devions fournir l'équipage et voir à l'entretien de tout navire que nous enverrions au delà de l'Atlantique pour la défense de l'empire britannique. Cette loi modificative de 1909 permet de décréter que les volontaires enrôlés dans les colonies formeront partie de la réserve navale de volontaires; elle permet l'engagement en temps critique; mais elle n'autorise pas le gouvernement anglais, en l'absence d'une loi du Parlement, à payer les gages de l'équipage ni les frais d'entretien des navires que nous envoyons là-bas.

Laissez-moi demander aux membres de cette Chambre qui ont quelque virilité dans quelle situation se trouverait le Canada, si on déposait devant le parlement anglais un projet de loi tendant au paiement et à l'entretien, aux termes de la loi de 1865, des navires que nous nous proposons d'envoyer de l'autre côté de l'Atlantique. Je demande, en toute sincérité, si la population canadienne le tolérerait. Il a été décrété en 1865 que nous fournirions l'équipage et verrions à l'entretien de nos navires, ou que nous les garderions chez nous.

Aujourd'hui, le Canada est un pays riche, si riche que les membres de la droite peuvent se proposer de dépenser d'emblée $35,000,000 pour des navires qu'on enverra à l'Angleterre, mais pas assez riche pour dépenser quelques millions de plus pour manœuvrer et entretenir ces navires. Franchement, je sens que je me suis laissé entraîner loin de mon sujet. (Rires.) Des députés de la droite poussent des exclamations. Je voudrais les voir entraînés par l'enthousiasme qu'ils ressentent à appuyer ou à combattre ce projet que le Gouvernement leur impose. Ils diront peut-être que la loi en question a été modifiée, et je trouverai probablement une loi subséquente qui leur permettra de mettre ce pays dans la situation humiliante où ils nous demandent de le placer. En 1911 a été adoptée une autre loi modifiant la loi de 1865 concernant les colonies. C'est le chapitre 47 des Statuts 1 et 2 George V, intitulé: "loi déclarant l'effet des lois de la discipline navale, lorsqu'elles sont appliquées par les législatures des dominions autonomes aux forces navales levées par ces dominions." Vu que cette loi a rigoureusement trait au sujet de la présente discussion, j'en lirai les dispositions:

1. Dans tout dominion autonome où des mesures ont été prises, soit avant soit après l'adoption de la présente loi, pour l'application aux forces navales levées par le dominion de la loi de la discipline navale (1866), modifiée par des prescriptions législatives subséquentes, cette loi ainsi modifiée, aura effet comme si la mention qu'elle contient de la marine de Sa Majesté et des navires de Sa Majesté comprenait les forces et les navires levés ou fournis par le dominion, subordonnément, toutefois:

a) Dans l'application de ladite loi aux forces et aux navires levés ou fournis par le dominion et au procès devant un conseil de guerre des officiers et des hommes appartenant à ces forces, aux modifications et adaptations (s'il en est) qui ont pu ou qui pourront être faites par les lois du dominion pour adapter la loi aux circonstances dans le dominion, y compris les adaptations qui pourrait être ainsi faites afin d'autoriser ou de prescrire tout ce qui, aux termes de ladite loi, doit être fait par ou à l'amirauté ou le secrétaire de l'amirauté, par le Gouverneur général ou par ou à toute personne autorisée par le Gouverneur général en conseil;

b) Dans l'application de ladite loi aux forces et aux navires de Sa Majesté non levées ou fournis par un dominion autonome, aux modifications et adaptations qui pourront être faites par Sa Majesté en conseil afin de régler les rapports des forces et des navires mentionnés en dernier lieu avec les forces et les navires levées ou fournis par les dominions autonomes ou l'un d'eux;

Pourvu que, là où des forces et des navires ainsi levées ou fournis par un dominion autonome ont été mis à la disposition de l'amirauté, ladite loi s'applique sans aucune modification ou adaptation susmentionnées.

2. La présente loi n'entrera pas en vigueur à l'égard des forces levées ou des navires fournis par un dominion autonome sans que ou avant que des mesures à cet effet aient été prises dans le dominion.

3. Pour les fins de la présente loi, l'expression "dominion autonome" signifie le Dominion du Canada, la Confédération d'Australie, le Dominion de Nouvelle-Zélande, l'Union du Sud-Africain et Terre-Neuve.

L'article 9 des Statuts de la 28e année du règne de la reine Victoria, chapitre 14, n'a pas été modifié par une loi subséquente. Il dispose que:

Rien dans cette loi, soit en vertu d'un arrêté du conseil ou par ordre de l'amirauté, ou autrement, n'imposera aucune charge sur les revenus du Royaume-Uni, à moins que le parlement y ait pourvu expressément

Nous sommes donc obligés de nous mettre aux genoux du parlement impérial et de lui dire: Nous vous donnons $35,000,000 pour construire des navires, mais nous ne pouvons vous donner un dollar pour l'entretien de leurs équipages; il faut que vous pourvoyiez vous-mêmes à ces choses. Si la loi de 1865 n'a jamais été abrogée, elle est encore en vigueur au Canada tant qu'une autre loi contraire n'a pas été décrétée par la même autorité. Existe-t-il dans nos statuts une loi qui dit le contraire de la loi de 1865? Nous avons l'acte de la confédération qui nous permet de prendre dans le fonds du revenu consolidé les sommes nécessaires pour le service public du Canada, et pour la défense militaire et navale du pays. Cet acte est en vigueur. Il y en a un autre, la ioi du service naval du Canada,

votée par le parlement canadien en 1910, qui permet dans certains cas d'urgence de faire certaines choses spécifiées et rien de plus. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas rapporté cette loi? Pourquoi ne l'a-t-il pas modifiée? Je voudrais savoir pourquoi la loi du service de la marine de 1910, qui pourvoit aux cas de circonstances critiques, n'a pas été rapportée ou modifiée avant que celle-ci fut présentée.

M. HAZEN: Il ne paraît exister aucune nécessité de l'abroger. Les deux lois ne se contredisent pas.

M. DEVLIN: J'ai déjà dit qu'à mon avis il y avait un conflit ou une contradiction entre l'article 23 de la loi du service naval et l'article 2 du bill actuel. L'article 2 du bill est conçu en ces termes:

Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales actives de l'empire.

Cet article, si on l'examine à la lumière du débat qui l'a précédé et des raisons apportées par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dans son très habile discours, et si on le rapproche du discours éloquent de l'honorable premier ministre, cet article, dis-je, repose sur une raison d'urgence et sur aucune autre. S'il n'y avait pas eu de besoin pressant l'article 2 n'aurait pas été mis dans le bill. Je crois que l'honorable ministre admettra cela. Est-ce que je me trompe?

M. SHARPE (Ontario-nord): Approuvez-vous l'article 2?

M. DEVLIN: Je pose au ministre une question sérieuse. A-t-il basé l'article 2 de ce bill sur une raison d'urgence?

M. HAZEN: Nous l'avons basé sur l'idée que, tenant compte de toutes les circonstances, il n'était que juste et convenable de la part du Canada d'offrir une contribution pour rendre plus effectives les forces navales de l'empire.

M. DEVLIN: Ces paroles voudraient dire, d'après moi, que le temps était critique pour l'empire et qu'il y avait urgence. Est-ce que je me trompe dans mon interprétation?

M. HAZEN: Mes paroles sont là; l'honorable député peut les lire.

M. DEVLIN: Mais l'honorable ministre ne peut pas refuser de donner une réponse aussi simple. La chose n'est pas difficile.

M. HAZEN: J'ai déjà répondu à la question de l'honorable député.

M. DEVLIN: Alors ce bill n'a été fondé sur aucune circonstance critique. Qui ne dit mot consent. L'honorable ministre ne répond pas.

M. HAZEN: Je n'ai rien à répondre. Je n'ai pas à subir ici d'interrogatoire ni de contre-interrogatoire comme un témoin devant un tribunal, et ne répond pas, dans cette Chambre, à des questions comme celles que pose l'honorable député, simplement par un oui ou par un non. Ces questions font souvent le sujet de très longues discussions. J'ai dit ce que j'avais à dire, et l'honorable député a mes paroles devant lui. Il peut en tirer les conclusions qu'il lui plaira, sauf rectification.

M. DEVLIN: J'accepte la réponse de l'honorable ministre. Loin de moi la pensée de vouloir lui faire subir un contre-interrogatoire. Je n'aimerais pas à être obligé de l'interroger comme témoin; il serait difficile à embarrasser. Mais pour le moment il n'est pas dans le rôle de témoin; il est sur les banquettes ministérielles, cherchant à faire adopter une loi qui relève de son département, et il est tenu de donner au comité toutes les raisons pour lesquelles il veut que nous votions cette loi.

M. HAZEN: Je les ai données.

M. DEVLIN: Toutes les raisons?

M. HAZEN: Oui, toutes les raisons.

M. DEVLIN: Alors je dois en venir à la conclusion qu'aucune circonstance critique ne doit entrer en ligne de compte en faveur de l'adoption de ce bill?

M. HAZEN: Je n'ai jamais rien dit de semblable.

M. DEVLIN: L'honorable ministre le nie-t-il?

M. HAZEN: Je n'ai pas à m'occuper des suppositions présomptueuses de mon honorable ami.

M. DEVLIN: Je puis assurer l'honorable ministre que je ne veux pas être présomptueux. Je tâche de poser mes questions aussi poliment que possible, mais je voudrais en même temps obtenir certains renseignements.

J'ai discuté le point de vue constitutionnel de la question, et je crois qu'il est très important que nous sachions si la Constitution nous donne le droit de voter cet article. L'honorable ministre est un avocat très éminent, et il comprendra l'importance de la question. L'article 23 de la loi du service de la marine de 1910 est ainsi conçu:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit, à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine, et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires, ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

J'ai fait remarquer aussi que la loi définissait comme temps critique un temps de "guerre, invasion ou insurrection, réelles

ou appréhendées". Je demandais donc à l'honorable ministre s'il ne croyait pas qu'il y avait conflit entre l'article 23 de la loi du service de la marine de 1910 et l'article 2 du bill actuel. Et afin de discuter la question, je voulais avoir du ministre certains renseignements entre autres choses, je voulais savoir si l'article 2 du bill qui nous est présentement soumis n'avait pas pour base "un temps critique". Le ministre me répond que la question n'a jamais été mise en ligne de compte.

M. HAZEN: Je n'ai pas dit cela. L'honorable député sait que je n'ai dit rien de tel.

M. DEVLIN: Il n'a dit ni oui, ni non. C'est pourtant une question de très grande importance pour le Canada et pour l'empire. Le Gouvernement ne devrait pas chercher à s'échapper, au moyen arguties ou de réponses subtiles, et refuser de faire connaître les raisons véritables pour lesquelles le Parlement devrait adopter cet article. Il faut qu'il y ait une raison. Nous avons déjà une loi qui prévoit les cas de circonstances critiques. Cette loi est-elle suffisante ou non? Est-ce l'intention du Gouvernement de rapporter la loi du service de la marine entièrement? Est-ce son intention de recommencer tout en neuf, en vertu de la nouvelle loi? Est-ce parce que l'empire se trouve dons une situation critique que le Gouvernement veut faire adopter cet article 2? Ces questions demandent des réponses. Rien d'étonnant que nous siégions ici nuit et jour pour obtenir ces renseignements. Je ne voterai jamais pour aucune loi dans cette Chambre si je n'en connais pas l'objet et les motifs, que ce soit une mesure du Gouvernement ou un bill particulier.

L'opposition désire donc connaître toutes les raisons de cette loi. On ne nous dit même pas que l'empire est en face d'un besoin; on se contente seulement de dire que ce projet de loi est dans l'intérêt de l'empire britannique. Si cette proposition est seulement faite dans les intérêts de l'empire britannique, alors c'est le commencement d'une politique de contribution qui sera suivie de plusieurs autres. Nous voulons savoir de l'honorabe ministre de la Marine et des Pêcheries si cette contribution sera périodique et permanente.

M. HAZEN: L'honorable premier ministre a déjà déclaré qu'elle ne le serait pas.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures).

Reprise de la séance.

M. EMMERSON: Je considère que nous sommes en présence d'une question supérieure à toutes les questions de parti et d'administration dans ce pays. De la décision que nous prendrons dépend l'avenir du Canada, plus que cela, le sort du gouvernement responsable au Canada. Ce sort a été en jeu dans plusieurs questions qui ont été discutées dans ce pays, et il l'est aussi dans la question qui nous est soumise présentement. C'est au peuple du Canada et non pas au Gouvernement qu'il appartient de la décider.

Depuis le jour où mon très honorable ami a exposé pour la première fois la politique navale du Gouvernement, il s'est produit une évolution, un changement graduel et continu dans la façon dont on l'a présentée. Tout d'abord mon très honorable ami aimait à dire que cette contribution était un présent que nous offrions à l'Angleterre; plus tard il disait que c'était un prêt; et il l'a aussi appelé une contribution. Peu m'importe le nom qu'il veuille lui donner, je ne crains pas de dire que la première proposition porte ce soir un costume entièrement différent. Depuis que le peuple a connu par la voix des journaux la lettre du premier lord de l'amirauté à l'honorable chef du Gouvernement, toute la question se présente sous un aspect entièrement différent.

Je veux donc étudier la situation telle qu'elle est présentée dans la lettre de M. Churchill. Le fond de cette lettre, et je crois que tout membre de cette Chambre qui l'analysera en viendra à la même conclusion que moi, est que l'amirauté est convaincue que, dans l'intérêt de l'empire, il ne devrait y avoir qu'une seule flotte, et qu'aucune partie de cette flotte—du moins les navires de premier ordre—ne peut être construite en Canada. La proposition que le Canada pourrait construire ses propres navires, engager chez lui les équipages nécessaires et diriger sa marine à son gré, est ignorée d'une façon si complète, qu'il serait absurde pour le Canada de prétendre pouvoir jamais arriver au rang de nation, ou essayer, même sous l'égide du drapeau anglais, à faire ce que d'autres pays moins riches, moins peuplés, et possédant moins de ressources naturelles, ont réussi à faire. M. Churchill, dans cette lettre, dit: Vous ne pouvez pas au Canada construire des navires, parce que vous n'en avez jamais construit. En d'autres mots, on devrait défendre à un enfant d'apprendre l'alphabet, parce qu'il ne sait pas lire. Le Gouvernement en approuvant cette lettre a fait preuve d'un manque de confiance dans le peuple canadien, indigne du gouvernement d'un peuple libre.

En prenant à leur compte les déclarations, opinions et conclusions de M. Churchill, ils ne traitent pas le peuple du Canada avec les égards qui lui sont dus. Je n'ai pas l'intention de dire quoi que ce soit contre M. Churchill qui est imbu de l'idée qui semble inspirer les opinions de beaucoup de gens de l'autre côté de l'océan. Il paraît croire que "Canadien" est synonyme de "Colonial", que nous sommes frappés d'infériorité parce que nous n'habitons pas le centre de l'empire. Je ne l'en blâme

pas; mais je blâme le Gouvernement du Canada qui adopte et proclame de pareils sentiments. L'origine de ce document est entourée de circonstances étranges. Je ne sais pas si on y a jamais fait allusion dans la Chambre, mais je sais que j'étais présent au débat hier après-midi et j'ai entendu le très honorable chef de l'opposition demander courtoisement au très honorable chef du Gouvernement de mettre ce document sur la table, s'il n'est pas d'un caractère confidentiel. J'ignore en quelles circonstances on a fait la demande de cette lettre. Mais il appert aux dossiers que mon très honorable ami le chef du Gouvernement a demandé par lettre à M. Churchill de lui faire tenir certains renseignements techniques au sujet du coût des navires—des connaissances scientifiques au sujet de la proposition d'une marine canadienne. En réponse à cette lettre, M. Churchill ne fournit aucun renseignement technique, mais offre gratuitement des conseils politiques. Je ne sache pas qu'il y ait une divinité qui protége spécialement même un membre du conseil privé. Le jour n'est plus où les Canadiens consentaient à s'incliner devant un homme parce qu'il est le premier lord de l'amirauté S'ils viennent devant le peuple canadien présenter leurs vues sur des matières qui ne relèvent pas des affaires canadiennes, ils seront écoutés avec respect. Mais lorsqu'un conseiller privé d'Angleterre, le premier lord de l'amirauté, membre du gouvernement, même s'il se proclame libéral, prétend donner des conseils au Canada, sur ses capacités, ses aspirations et sur ce qu'il lui plaît d'appeler les limites de ses capacités, je dis que c'est une insulte au Canada; bien plus, c'est une insulte à tous les dominions d'outre-mer. Je ne veux pas exagérer, mais je puis dire qu'aucun homme public d'Angleterre n'a depuis soizante-quinze ans rédigé un document plus propre à compromettre l'édification de l'empire que le document même qui a été soumis à la Chambre la nuit dernière. Mettez de côté l'esprit de parti, oubliez un instant que vous êtes conservateur ou libéral et passez ce document au creuset de la calme raison; et dites-moi ensuite, si vous le pouvez, que c'est là un document qui peut être adressé à un peuple libre par un des plus grands hommes d'Etat d'Angleterre.

Le premier lord de l'amirauté a-t-il le droit de nous insulter, et notre Gouvernement doit-il rééditer cette insulte? Ce document est de nature à provoquer plus d'irritation, de miner plus sérieusement notre liberté constitutionnelle qu'aucun autre document qui ait jamais émané des autorités britanniques à l'adresse d'une colonie depuis les jours de lord North. Ce sont précisément des actes de cette nature qui ont provoqué la scission entre les treize colonies et la mère patrie, en 1776. Cette lettre, cette lettre insultante est de nature à faire du mal même au trône et à la personne de Sa Majesté le roi. (Protestations).

M. EDWARDS: Balivernes.

M. EMMERSON: Quand je voudrai faire porter un jugement sur mes paroles, je m'adresserai à quelqu'un que je respecte. Je m'adresse au comité avec recpect et courtoisie. Il est possible que quelques honorables députés ne partagent pas mon avis; c'est leur droit. Mais moi aussi j'ai le droit de faire connaître mes convictions sur cette question. Je dis qu'aucun des états coloniaux britanniques n'a reçu du centre de l'empire, durant le dernier siècle, un document capable de causer le dommage que celui-ci est appelé à faire.

Un DEPUTE: Un coup droit au parti libéral.

M. EMMERSON: Je ne m'occupe pas plus des coups que reçoivent les partis que d'une chiquenaude. Mais la Constitution d'un peuple libre reçoit une atteinte ainsi que le loyalisme du peuple de ce pays envers son drapeau et son roi. (Vives protestations à droite.)

Oh! ces protestations, nous les avons entendues pendant deux cents ans, en ce pays. Dès qu'un homme affirme son indépendance, et proclame le respect de lui-même comme colonial, comme cela se passait anciennement au Canada et en Australie, dès qu'il réclame aujourd'hui son droit d'homme et de citoyen dans un empire libre, il se trouve des gens disposés à crier à la trahison. Aujourd'hui, suivant l'habitude tory, ceux qui ont pris la place de ces gens dans le parti tory font la même chose. Mais nous, peuple de ce pays, nous savons le cas qu'il convient d'en faire. Ce n'est pas une question de parti. Elle est bien au-dessus des partis. Et quand M. Churchill, s'immisçant dans nos affaires. . .

Plusieurs DEPUTES: Non! non!

M. EMMERSON: Il était au fait des opinions différentes qui existent en ce pays au sujet de l'établissement de notre marine canadienne et quant à la question de savoir si elle doit être construite ici. Il le savait en 1909 et en 1911 quand sir Wilfrid Laurier et ses collègues, à la conférence sur la défense impériale, a discuté avec le gouvernement anglais et l'amirauté ces divers sujets. Il savait que le Canada, en mars 1909, avait unanimement décidé qu'il construirait sa marine chez lui et s'était prononcé contre la participation dans la marine impériale. Il savait de plus que le très honorable chef du Gouvernement est allé, l'été dernier, accompagné de ses collègues, conférer avec lui et les autres membres du gouvernement Asquith au sujet

de la politique à adopter. Donc, quand il a écrit cette lettre, le mois dernier, il savait que les conditions au Canada ne sont pas les mêmes qu'en 1909, mais qu'il y a divergence d'opinion entre les deux grands partis au sujet de la politique à suivre. Et malgré ces connaissances, il est descendu de sa haute position de membre du gouvernement impérial et a envoyé au delà des mers un document par lequel il s'immisce dans les discussions politiques du Canada.

M. EDWARDS: Et lord Grey?

M. EMMERSON: Le comte de Grey ne fait pas partie d'une administration britannique. Il n'est pas dans la vie publique, c'est un citoyen privé et il n'est, en aucune façon, intervenu dans une question pilitique qui agite l'opinion. Mon honorable ami fait allusion à l'attitude de lord Grey sur la question qui a été réglée temporairement par le peuple canadien—la question de la réciprocité. Il a formulé des commentaires sur cela, mais aucun homme, j'en suis sûr, ne lui contestera le droit de donner son opinion sur une question qui est, dans une certaine mesure, historique. Mais il s'agit ici d'une question vitale, c'est un sujet qui passionne ce pays en même temps que les populations des colonies autonomes, c'est une question de politique qui concerne l'empire et les hommes qui vivent au centre de l'empire, qui ont la responsabilité de l'administration des affaires et n'ont aucun droit d'intervenir dans l'administration interne du Canada. M. Churchill n'avait aucun droit d'indiquer au peuple canadien la conduite à suivre dans la construction des navires de guerre. Le très honorable chef du Gouvernement lui avait simplement demandé des renseignements techniques au sujet de la construction et du coût des vaisseaux.

M. BENNETT (Simcoe): Et il les a donnés.

M. EMMERSON: Il a fait connaître certaines choses, mais elles ne sont pas d'un expert et elles n'ont été données sous l'autorité d'aucun fonctionnaire du ministère censé connaître la question. Mais, en admettant qu'il a donné le renseignement, il aurait dû s'en tenir là. Il ne lui appartient point de dire aux Canadiens ce qu'ils doivent ou ne doivent pas faire, s'il est sage ou non de construire les navires au Canada? Ce monsieur oserait-il dire que nous n'avons pas au Canada des hommes aussi habiles qu'en Angleterre? Prétendrait-il que nous manquons d'intelligence ou de capacité? L'honorable ministre de la Milice (M. Hughes), s'il était à son siège s'empresserait de repousser cette imputation. Ceux de nos collègues qui ont fait partie de l'ancienne Chambre se souviennent de l'opposition qui a été faite à la fabrication d'une arme en usage dans la milice. Qui n'a entendu parler des polémiques qui ont eu lieu sur le fusil Ross? On a prétendu que cette arme ne valait rien; on a soutenu que la fabrication des fusils était impossible en Canada.

Plusieurs DEPUTES: A la question.

M. EMMERSON: Si je ne suis pas dans la question...

M. BENNETT: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. le PRESIDENT (M. Jameson): A l'ordre. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a la parole et il a demandé de n'être pas interrompu pendant ses remarques. C'est le devoir du président de voir à ce que son désir, qui est son droit d'après les règlements, soit respecté.

M. EMMERSON: Si quelques-uns des honorables députés désirent poser des questions, plus tard, je serai très heureux de leur répondre, si je le puis. Ce document constitue une insulte au Canada, il est injustifiable et n'est nullement autorisé par une demande du chef du Gouvernement canadien. M. Churchill a été prié de donner certaine information, c'est vrai, mais là s'arrêtait la demande. On ne lui a pas demandé de donner son opinion quant à savoir si nous pouvons ou non construire les vaisseaux ici. Son avis a donc été gratuit et constitue, à mon avis, une intervention déplacée dans les affaires politiques du Canada. Toutes imputations faites contre les capacités du Canada s'adressent également aux autres colonies anglaises d'outre-mer. Le premier lord de l'amirauté peut, si cela lui plaît, dire que ces vaisseaux ne peuvent pas être construits au Canada, mais, en présence des faits, est-il excusable de le dire? Sait-il—et s'il ne le sait pas, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries aurait pu le lui dire—que le Canada a déjà demandé des soumissions pour la construction de navires de guerre, qu'en réponse à cette demande le Gouvernement a reçu de maisons de grande réputation des offres de construire ces vaisseaux au Canada et à des conditions qui auraient certainement été jugés raisonnables. Quel droit a M. Churchill de dire que cela ne peut se faire quand des maisons en vue comme celles-là étaient prêtes à entreprendre ce qu'il déclare impossible?

Cette circonstance même porte en elle la réfutation de tout ce que M. Churchill a prétendu à cet égard. J'admets volontiers que les canons et certaines parties de l'armement ne pourraient pas, dans les conditions actuelles, être fabriqués en Canada. Avons-nous jamais proposé de faire cela ? Depuis nombres d'années nous avons exporté des automobiles canadiennes, mais dans bien des cas les fabricants de ces automobiles ne font qu'assembler les diverses parties qu'ils font venir d'autres pays.

Certaines parties de ces cuirassés pourraient être construites en Canada, mais les canons et autres pièces seraient importées de la Grande-Bretagne. Tous les pays ou à peu près comptent sur la Grande-Bretagne et sur l'Allemagne pour se procurer ces armes et certaines parties de l'armement. Les Etats-Unis font exception. On y construit des cuirassés et autres navires de guerre, mais cette industrie a pris de grandes proportions, si grandes que l'on a encouragé l'initiative privée à se livrer à la fabrication de toutes les parties qui entrent dans la construction d'un cuirassé. Cela ne pourrait se faire au Canada, du moins d'ici à quelques années. Lorsque M. Churchill parle d'une forte dépense relative aux canons et aux affûts de canons, il entreprend tout simplement de démolir un homme de paille. Lorsqu'il tente de décrire l'ensemble de la proposition faite par le parti libéral en Canada, il parle de choses qu'il ne connaît pas. C'est là une impertinence dont le peuple canadien, sans distinction de nuances politiques, se souviendra longtemps. J'admets que c'est toujours celui qu'on écorche qui crie le plus fort, mais le principe est toujours le même et ce principe devrait être affirmé par tout Canadien, qu'il siège à votre droite ou à votre gauche. Naturellement, les jérémiades de M. Churchill contre le Canada, et l'habileté des Canadiens, contre les aptitudes des ouvriers canadiens, sont injustifiables, hors d'à-propos, et sont une insulte gratuite non seulement au Gouvernement mais au peuple canadien.

M. PELLETIER: C'est cependant le même homme dont vous avez invoqué constamment le témoignage.

M. EMMERSON: Cet homme est responsable du programme de l'empire en Angleterre. La marine impériale est une affaire qui le concerne, et c'est sur lui que retombe la responsabilité de dire ce qui doit être fait là. Mais là finit sa responsabilité. Elle ne traverse pas les mers; elle ne peut venir dans les limites du Canada et intervenir dans nos affaires politiques.

M. STEVENS: N'est-il pas invité ?

M. EMMERSON: Je ne fais pas d'exception. Il n'a pas été invité à faire cela. Je l'espère, du moins. Et si la lettre du premier ministre à M. Churchill est lue, on verra qu'on ne lui demande pas son opinion concernant le programme à suivre. Il s'agit tout simplement d'une demande d'information.

M. PELLETIER: M. Churchill n'a-t-il pas. . .

M. EMMERSON: J'ai dit que je ne répondrais pas à des questions avant d'avoir fini.

M. HAZEN: Ce n'est pas une question.

M. EMMERSON: Lorsqu'il s'agit d'une question mon honorable ami est muet.

M. PELLETIER: Ne soyez pas trop dur pour M. Churchill.

M. EMMERSON: Mes honorables amis ne peuvent avoir d'opinion en dehors des étroites limites de leur parti.

M. STEVENS: Horrible.

M. EMMERSON: En effet; c'est tout à fait déplorable, car il y a assez de servilisme sans qu'on cherche à le propager.

Si l'univers doit croire ce que M. Churchill a écrit, si l'Australie doit croire le contenu de ce document, en quelle estime le Canada sera-t-il tenu ? Nous faisons aujourd'hui de la propagande pour attirer l'immigration des Iles-Britanniques; et cependant l'on dit aux gens dont l'attention a pu être attirée sur le Canada, que le Canada ne peut rien faire, qu'il n'est pas à la hauteur de la république Argentine, qu'il ne saurait être classé aussi haut que des états ou des royaumes qui n'ont que la moitié de sa population et qu'une faible proportion de sa richesse. Il est considéré comme état vassal, et il doit être tenu en lisière par la Grande-Bretagne. Tel est l'état que le très honorable ministre attribue aux Canadiens et il est applaudi par ses partisans. Si les Canadiens doivent être considérés comme un peuple inférieur, sans ressources, sans énergie, sans confiance en lui-même, la forme du gouvernement que nous aurons importe guère. Nous ne sommes pas dignes de nous gouverner nous-mêmes. Je crois que l'humiliation imposée au Canada devient intolérable.

Or, c'est une chose que de nous voir tels que nous nous voyons, et s'en est une autre de nous voir tels que les autres nous voient. La nation américaine s'intéresse à nous comme nous nous intéressons au pays voisin.

M. BENNETT (Simcoe-est): Pas depuis la réciprocité.

M. EMMERSON : Nous achetons plus chez eux depuis la réciprocité que nous n'achetions auparavant, mais nous ne leur vendons pas plus. Je trouve ce qui suit dans le "New-York Times" du 20 février dernier au sujet de la politique navale du Canada :

Il a fallu des mois aux Communes du Canada pour en arriver à un vote sur la proposition de fournir $35,000,000 à la marine impériale et le résultat offre une assez piètre comparaison avec l'unanimité de l'attitude prise en 1909 au sujet d'une marine canadienne. La proposition de sir Wilfrid a été adoptée à l'unanimité par les deux partis et avec la cordiale coopération du premier ministre actuel qui était alors dans l'opposition. Maintenant il ne peut faire adopter que par un vote de 115 à 83 le projet qu'il a substitué à l'ancien. C'est moins que sa

force normale, l'élément nationaliste de sa coalition l'ayant abandonné, à l'exception de ceux qui sont plus attachés à leurs fonctions qu'à leurs principes.

Un changement de seize voix sur la question navale renverserait le ministère actuel, et il y a lieu de croire qu'il est plus faible sur la question de réciprocité que sur la question de la marine. On dit que l'opposition est encouragée à continuer la résistance et l'on peut s'attendre à d'autres votes. Quel que soit le résulat on ne peut plus dire que les Canadiens sont unanimes pour appuyer l'empire, même en un cas d'urgence comme celui que l'on a invoqué pour imposer une mesure moins populaire que le vote ne l'indique.

Telle est l'opinion de nos voisins au sujet de notre manque d'unanimité, dû absolument aux exigences politiques et à l'urgence politique. Nous avons d'abord entendu parler d'un cas d'urgence, mais il semble avoir disparu. Je crois que nous ferions bien d'annoncer, afin de retrouver cette urgence perdue, volée ou égarée. Nous pourrions la reconnaître à la marque bleu-nationaliste qu'elle porte au front.

Je parlais de la question de notre position vis-à-vis de la Grande-Bretagne en matière de construction navale. J'ai devant moi un ouvrage sur le gouvernement impérial dû à la plume hautement autorisée de Paul S. Reinsch. Parlant des liens qui unissent les colonies à la mère patrie, il dit :

Leur qualité de membre de l'empire britannique a assuré aux colonies une immunité contre les attaques et les empiétements de l'étranger. Ce que l'océan a été pour les Etats-Unis, sous ce rapport, l'empire l'a été pour ses colonies. Il leur a permis d'employer leurs énergies au développement de leurs ressources naturelles sans avoir à craindre des attaques et sans fortes dépenses pour se défendre. C'est une politique sage pour les colonies que de consacrer de préférence leur puissance à la conquête de la nature dont les richeses invitent l'acquisition et l'utilisation, et promet des rendements si abondants. Jusqu'à présent, la mère patrie a soutenu le choc et le fardeau de la défense, mais les colonies ont commencé à en assumer leur part et ont signifié leur intention de coopérer davantage sous ce rapport. L'épreuve décisive de la force des liens impériaux aurait lieu si la Grande-Bretagne se trouvait engagée dans une guerre avec une puissance de premier ordre. Bien qu'il soit naturellement impossible de prédire quelles sera l'attitude des colonies autonomes, en ne saurait guère supposer que toutes abandonneraient la mère patrie, en pareille occurrence, à moins que la guerre n'eut été déclarée en dépit d'une protestation nettement exprimée de leur part.

On pourrait en dire beaucoup au sujet de la communauté de langue, de littérature, de traditions sociales et politiques et d'éducation en général, entre la mère patrie et les colonies, de toutes les possibilités d'action commune et de sentiments communs dont ont parlé récemment les écrivains impérialistes, du système des honneurs politiques et sociaux dont les coloniaux ont leurs parts; du sentiment naturel d'orgueil à l'idée d'appartenir à une société et à un empire puissants. Bien que ces sentiments et ces impulsions, pris en eux-mêmes, ne soient peut-être pas assez forts pour résister à la tension au cas ou d'autres intérêts viendraient en conflit, ils forment encore les liens que les soins protecteurs d'hommes d'Etat éclairés pourront réussir à renforcer au point d'en faire une chaîne d'union indissoluble.

M. EMMERSON.

Je pourrais lire un grand nombre d'autres extraits indiquant que la force de l'empire ne dépend pas du simple fait des décrets législatifs, mais que l'empire est fondé sur la bonne volonté, la communauté d'intérêts et les sentiments que nous éprouvons les uns envers les autres. Ce lien est plus fort que si nous tentions de nous unir plus étroitement au moyen de la fédération impériale. Mais la lettre qui a été lue en cette Chambre la nuit dernière est l'un des meilleurs arguments qui puissent être invoqués contre la fédération impériale. Vous ne pourriez pas unir ensemble le peuple du Canada et celui de la Grande-Bretagne, avec leurs différences de traditions, d'éducation et d'entourage, que vous ne pourriez unir l'huile à l'eau.

En résumé, il y a de la part du peuple canadien une inflexible résolution de défendre leur propre gouvernement autonome —fidèle à l'empire, mais insistant, cependant, sur sa propre indépendance. Il semblerait, à peu de chose près, que le chef du Gouvernement ait osé se constituer sa propre providence; qu'il ait mis en oubli la Providence qui veille sur nous tous, dans sa tentative de rétrogression gouvernementale, car c'est là ce que cela signifie. Un seul roi, un seul drapeau pour tous, mais une seule marine ? Jamais. Ce n'est pas dans l'ordre. Ce n'était pas l'opinion de l'amirauté britannique en 1911 ni à la conférence précédente. Elle formulait alors l'idée qu'il était conforme aux intérêts du Canada et de tout l'empire qu'en sus de la flotte britannique, il y eut des flottes dans tous les dominions d'outre-mer. Cela n'a pas avancé, pour la raison que les représentants des dominions d'outre-mer et le premier ministre de la Grande-Bretagne ont fait remarquer que les conditions rendraient nécessaire la construction, de la part du Canada et de l'Australie d'une flotte qui serait chargée de la surveillance des eaux de l'océan Pacifique. Et la flotte que l'on avait en vue lors de la conférence devait être capable de tenir tête à toutes les nations, à l'exception du Japon, et le Japon était reconnu comme un allié de l'empire et une nation d'où ne pouvait venir aucun danger. Et ainsi, en protégeant les dominions d'outre-mer contre tout danger, cette flotte permettrait au gouvernement britannique de garder chez lui les navires qui, sans cela, auraient été tenus

sur le Pacifique, contribuant ainsi à la protection du centre de l'empire.

M. CROTHERS: Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. EMMERSON: Non. Et voici les mobiles qui me font agir. En plus d'une occasion, j'ai eu le plaisir d'adresser des observations aux ministériels et invariablement ils m'ont traité avec bienveillance, courtoisie et générosité. J'espérais qu'ils me répondraient par l'expression de leurs vues. Mes propres vues, je le sais, ne leur sont guères agréables; mais en leur adressant ces observations, j'étais bien disposé à écouter les raisons qu'ils pourraient faire valoir, et j'espérais qu'ils feraient de même.

M. CROTHERS: Je suis tout disposé à m'exécuter.

M. EMMERSON: Qu'à cela ne tienne. Si le ministre tient à pérorer, même à perte de vue, je lui céderai volontiers la parole, pour le moment. Il ne convient pas que les ministériels restent muets, comme des brebis devant ceux qui les tondent; il ne convient pas, dis-je, qu'ils refusent d'exprimer leurs avis, se contentant d'éjaculer leurs interruptions. Je ne demande que franc jeu ici, et qu'on joue cartes sur table; et j'espère qu'on fera droit à ma demande.

J'en viens au mémoire de l'amirauté. Et en présence de cet auguste document, on veut que nous nous tenions pieds nus, comme si nous foulions un sol sacré. On voudrait nous faire vénérer ce document à l'instar des tables de pierre apportées par Moïse des hauteurs de la montagne sainte. Ce document a été perforé d'outre en outre. Et la lettre de M. Churchill tient à peine debout, tant elle fourmille d'inexactitudes et d'inconséquences, tant l'atmosphère du Canada lui est défavorable. Quant à cette tentative de clore le débat en faveur de la marine canadienne, parce que le rapport de l'amirauté dit ceci ou que la lettre de M. Churchill dit cela, on ne prétend certes pas que ce soit là des documents d'origine aussi céleste. Je ne veux pas abuser de la patience de cette Chambre.

M. PELLETIER: Le député de Montcalm (M. Lafortune) est rentré.

M. EMMERSON: J'ai beaucoup de considération pour mon honorable collègue, mais je ne saurais, en ce moment, céder la parole même au député de Montcalm. Dans sa lettre, M. Churchill crée, sinon la structure, du moins l'atmosphère d'une confédération impériale, centralisation devant laquelle nous sommes tous invités à nous incliner. Or, connaissant d'avance l'absolue incompatibilité d'humeur existant entre les dominions d'outre-mer et la métropole, nous ne saurions approuver pareil mariage et nous nous opposons à la publication des bans. A mon avis, l'incompatibilité d'humeur est une cause légitime de divorce. Dans l'empire britannique, c'est une cause suffisante pour l'interdiction de la publication des bans, et à titre de Canadien et de représentant d'un collège électoral de la partie orientale du Canada, je m'oppose à la célébration de ce mariage entre le Dominion et le gouvernement britannique, en matière de marine. Nous tenons à la protection de nos côtes. Ce n'est pas seulement une question de dépense, comme le prétend le ministre des Postes. J'en conviens, nous n'avons pas d'argent de reste. Mais s'il s'agit d'une simple affaire financière, il importe de bien étudier cette dépense de $35,000,000. S'il nous est impossible de construire une marine canadienne, de maintenir nos vaisseaux-écoles, et notre école navale d'Halifax, bref, de conserver les services existants, alors nous ne sommes pas en mesure de faire ce don de $35,000,000. Pourquoi? Parce que la Grande-Bretagne n'en a pas besoin, et pour l'autre raison suprême que voici: il n'y a ni péril ni danger qui nous oblige à fournir un seul dollar maintenant, ni même à une époque rapprochée dans l'avenir, autant qu'il est donné à l'œil humain de lire dans l'avenir. Il n'existe pas de menace, parce que jamais l'Allemagne et la Grande-Bretagne n'ont noué de relations plus amicales. Il n'y a pas de péril en la demeure, parce que nul nuage n'assombrit l'horizon, et sans ce péril, pourquoi donnerions-nous un seul dollar à la Grande-Bretagne? Si nous donnons cette somme aujourd'hui, cela veut-il dire que ce sera une première et dernière contribution, qui ne se renouvellera plus à l'avenir? Le Gouvernement a-t-il l'intention de formuler un système permanent visant la construction d'une marine canadienne ou la continuation de la politique navale de 1910? Le public a droit d'être éclairé à cet égard.

Il se fait, par tout l'empire britannique, une propagande, une campagne éducative, poursuivie sans relâche, avec persistance et constance, campagne tendant à éclairer les populations des dominions d'outre-mer sur la centralisation du pouvoir en matière de marine et de commerce en Grande-Bretagne. Portant la parole à Dundee, en décembre, M. Austin Chamberlain remarqua que ce n'est par pur accident que le premier ministre, dans le discours qu'il prononça en présentant sa proposition navale, avait à établir une connexité entre le commerce et la défense, voilà qui prouve qu'avant le retour du premier ministre de son voyage d'Angleterre, l'automne dernier, M. Chamberlain avait été informé qu'il était intervenu, entre le parti unioniste de la Grande-Bretagne et le gouvernement canadien, un pacte portant que si le parti unioniste réussissait à saisir les rênes du pouvoir et que le gouvernement canadien consentît à participer financièrement à la défense de l'em-

pire, alors il s'effectuerait un arrangement commercial de préférence, par lequel la Grande-Bretagne se taxerait afin de donner au Canada la préférence en matière de céréales.

M. PELLETIER: Non, jamais.

M. EMMERSON: Il y a certaines choses que l'honorable député sait et d'autres qu'il ignore.

M. PELLETIER: J'étais là.

M. EMMERSON: Ces paroles comportaient un sens qui me donna à penser qu'il était intervenu une entente au sujet de ce qui devait suivre. Mais l'homme propose et Dieu dispose et le peuple de la Grande-Bretagne s'étant soulevé, avec certains membres du parti unioniste, étouffa, pour d'ici à quelque temps du moins, toute idée de réforme fiscale, à titre d'article du programme unioniste. Il y a quelques années, il intervint entre l'Australie, le Canada et la Grande-Bretagne une entente par suite de laquelle l'Australie construit actuellement sa propre marine militaire. L'Australie se plaint du manque de bonne foi du Canada, en ce sens que le Canada n'a pas tenu parole, qu'il ne pousse pas activement la construction de sa flotte, qu'il ne prête pas aide à l'Australie pour la protection des eaux du Pacifique ou pour la protection de la côte de la confédération australienne.

Cette lettre de M. Churchill comporte un danger, eu égard à l'attitude de l'Australie. Les hommes d'Etat britanniques n'ont pas toujours été infaillibles. La bévue de lord North a coûté bien cher à l'empire et a créé sur ce continent une nation étrangère. La bévue de M. Churchill pourrait coûter à l'empire une confédération australienne et une confédération canadienne. La rupture est résultée de causes bien moins graves que celle-ci. On tient sans doute à faire preuve de loyalisme; mais au-desus de tout plane l'idée du patriotisme et du devoir que chacun doit remplir envers son foyer et ensuite envers sa patrie, puis, à ce dernier devoir se rattache le devoir envers le drapeau qui flotte au-dessus de nos têtes. Telles sont les idées et les sentiments dont s'inspire l'esprit canadien d'aujourd'hui. Ce sont bien là les sentiments que le patriotisme canadien défend de toutes ses forces; mais ce ne sont nullement là les sentiments qu'un Winston Churchill ou le genre de document qu'il a rédigé est de nature à faire triompher et à perpétuer même dans ce Dominion, si loyaliste soit-il. J'ai sous les yeux un exemplaire de la déclaration d'indépendance, document qui fut le résultat de l'atteinte portée à la liberté du sujet britannique et des forces de restriction appliquées aux colons de cette époque. Dans cette déclaration d'indépendance figurent deux paragraphes qui s'imposent à l'attention du Gouvernement canadien en ce moment. Voici le premier:

Il a maintenu au milieu de nous en temps de paix des armées permanentes sans le consentement de notre législature!

Le ministre des Postes proclamerait sans doute la souveraineté de son pays natal au sujet des armées permanentes qui devraient exister ici et qui porteraient atteinte à ses droits, tout comme elles ont porté atteinte aux droits des colons en 1776. Raison de plus pour que nous réfléchissions quelque peu sur notre attitude quand il s'agit d'une question de pareille importance. Il s'agit de savoir si la Constitution qui nous régit depuis soixante-quinze ans doit se perpétuer.

Il a affecté de rendre le militaire indépendant du pouvoir civil et même supérieur à ce dernier.

Il y avait là atteinte portée aux droits des colonies américaines, et c'est précisément cet empiètement sur leurs droits qui les poussa à la révolte; et aujourd'hui on fait ici, d'une façon moins sérieuse, il est vrai, mais tout aussi fatale dans ses conséquences, la tentative de révolutionner notre Constitution en bouleversant les relations établies entre la Grande-Bretagne et les dominions d'outre-mer. J'adjure le Gouvernement de bien réfléchir, non seulement sur ses propres intérêts, mais encore sur ceux de notre peuple tout entier, avant de poser la pierre angulaire de ce système permanent de contributions à une force navale impériale à l'exclusion d'une marine canadienne.

M. PELLETIER: En quoi vos observations se rattachent-elles à la marine?

M. EMMERSON: Mes observations se rattachent étroitement à la marine. La Constitution est intéressée. Cette politique place sous la direction de l'amirauté des navires construits avec notre argent, sans que nous ayons voix au chapitre sur les mouvements de ces vaisseaux, en temps de paix ou de guerre. Voilà comment ce système intéresse la situation actuelle, tout comme il porta jadis atteinte aux conditions en 1776.

Depuis la guerre d'indépendance, les gouvernements britanniques n'ont guère eu besoin d'avertissement; mais parfois on a dépassé les bornes, même dans les affaires intérieures du Canada et dans celles de son ménage national. Il n'y a pas si longtemps encore que d'éminents hommes d'Etat canadiens furent forcés de protester auprès du gouvernement britannique au sujet de nos droits à titre de dominions autonomes. Quand il fut question d'établir cette confédération, leur intention était de créer une nation indépendante taillée à même les colonies de l'Amérique septentrionale britan-

nique. La création d'une nation indépendante était dans la pensée de sir John Macdonald, de George Brown et de sir Georges-Etienne Cartier. Le Canada devait être une nation indépendante, s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, sous l'égide de la couronne britannique, mais sous la direction et la gestion du peuple canadien.

Nonobstant les sauvegardes dont cette Confédération a été autorisée ou dont on a prétendu l'entourer, il s'est présenté de temps à autre des incidents qui ont occasionné des froissements, sur la question des droits constitutionnels et de l'exercice de notre liberté à titre de gouvernement, sans parler de notre liberté comme peuple et de notre droit à la liberté du gouvernement. Dans chaque cas il n'a fallu que peu d'avertissement à donner aux hommes d'Etat de l'empire. L'inconvénient en 1776, a été que bien que l'avertissement eût été donné, les hommes d'Etat britanniques du jour y sont restés aveugles et sourds. D'où il provient que dans cette déclaration d'indépendance, il est dit:

Et nous n'avons pas non plus manqué de nous occuper de nos frères britanniques. Nous les avons de temps en temps avertis des tentatives faites par leur législature d'étendre sur nous une juridiction injustifiable. Nous leur avons rappelé les circonstances de notre émigration et de notre établissement ici. Nous avons fait appel à leur justice et à leur grandeur d'âme natives, et nous les avons conjurés par les liens de notre affection mutuelle de désavouer ces usurpations qui ne sauraient manquer d'interrompre nos rapports et notre correspondance. Eux aussi sont restés sourds à la voix de la justice et du sang. Nous devons donc nous rendre à la nécessité qui dénonce notre séparation et les tenir, ainsi que nous tenons le reste de l'humanité, ennemis en temps de guerre, pour des amis en temps de paix.

Ces paroles étaient pleines de sens et de puissances, parce qu'elles étaient l'expression d'un peuple qui était lui-même libre et qui avait résolu qu'il serait libre. Cet avertissement donné en 1776 ne devrait pas être oublié par les hommes d'Etat anglais de ce jour. Et quand un homme d'Etat anglais expédie au delà des mers un document de la nature de celui qui a été présenté hier soir, il se présente la nécessité d'un avertissement.

Ce ne sont pas des assertions politiques. C'est l'énumération des privilèges dont un peuple libre a le droit de jouir et dont il devrait continuer de jouir. Si le Gouvernement persiste à mettre à exécution la politique que contient ce bill, il fait une chose qui est fatale pour l'avenir du Canada et qui fera à l'empire tout ensemble un tort irréparable. J'entends relativement à la chose des sons et des murmures qui viennent de l'autre côté de l'océan. Ce sont des échos que l'on entend venir de l'Australie lointaine, et il ne manque pas de protestations de la Grande-Bretagne elle-même sous ce rapport. Nous sommes un grand peuple comme peuple. J'ai devant moi relatif à des traits du caractère canadien un article que l'on trouve dans le volume 45 des annales de l'académie américaine de science politique et sociale de janvier 1913. C'est un numéro spécial consacré aux problèmes nationaux canadiens. Le ministre de la Milice ferait bien de lire quelques-uns des articles,—surtout l'un de ceux qui a trait au nombre de Canadiens que l'on trouve dans le service naval et militaire des Etats-Unis. M. Churchill a dit que le Canada ne pourrait pas se procurer d'équipages.

Pourquoi 3,700 de nos jeunes gens sont-ils à l'emploi du gouvernement des Etats-Unis? Il y a de bonnes causes qui les justifient d'être là. Ils n'ont pas de marine canadienne à laquelle ils puissent s'attacher, les termes de l'enrôlement relativement à la marine britannique et les conditions qui accompagnent cet enrôlement sont réfractaires à des jeunes gens du Canada. Les distinctions de classes répugnent aux Canadiens. Le long terme de l'enrôlement seul, dans la marine britannique, suffit presque seul à empêcher les Canadiens d'en faire partie. Le Canada n'aurait pas besoin d'offrir plus d'attachement que les Etats-Unis pour obtenir des recrues. Dans la marine des Etats-Unis, un marin de première classe gagne $26 par mois; un de deuxième classe, $21, les premiers chauffeurs, $38, les seconds, $33; les canonniers maritimes, $28; les musiciens, première classe, $34, ceux de seconde classe, $33, les charpentiers de navires $27, les hommes de terre pour l'entraînement $17, les manœuvres de houille, $24, les apprentis, 3e classe, $10, les mécaniciens, électriciens, sous-officiers, forgerons, chaudronniers, fabricants de voiles, seconds, charpentiers, graisseurs, imprimeurs, peintres, préposés au service de l'eau, et les apprentis d'hôpital reçoivent de $396 à $924 par année; les mousses, $600; les enseignes $1,700 et ainsi de suite en remontant les grades jusqu'à $13,500; les officiers à mandat, les maîtres d'équipage, pharmaciens et payeurs reçoivent de $1,125 à $2,250 par année. Ces chiffres n'ont rien d'exorbitant. Le Canada devrait refuser de donner moins sur ses navires. J'attire l'attention du comité sur ce point comme fournissant la réponse à la calomnie qui a été répandue au large relativement à l'impossibilité qu'il y a de trouver des jeunes Canadiens pour monter l'effectif de la flotte.

Rattachée à cette question de marine, se trouve la question de l'industrie. L'influence de nos conditions industrielles sur les affaires de la marine est bien démontrée dans le livre de M. Christopher West, "Canada and Sea Power." Nos conditions au Canada militent contre la possibilité

d'une guerre, et nos classes industrielles se sont rendu compte du fait qu'il est de l'intérêt du Canada de se tenir étranger au tourbillon du militarisme. La guerre n'a pas été appuyée chez le Canadien; il n'a pas été formé à l'envisager. L'Australie dépense des sommes énormes pour les affaires navales et militaires, parce que, à raison de sa position isolée, sa population est sensible à la possibilité qu'il y ait du trouble. La voix presque universelle du Canada, cependant, est adverse à la dépense militaire ou navale. Une propagande a été faite pour nous entraîner dans le militarisme. La tendance s'exerce dans le sens de la centralisation du pouvoir et de la suppression de la liberté individuelle et locale au Canada. On dit ouvertement que ceux qui sont intéressés aux grandes industries de l'armement et de la construction des vaisseaux de guerre sont ceux qui cherchent à enseigner au peuple des pays d'outre-mer l'idée de mettre tout sous la haute main d'un pouvoir central. L'amirauté est intéressée et on l'accuse de cette idée, quel que soit le gouvernement qui puisse être au pouvoir.

On nous dit quel que soit le gouvernement de la Grande-Bretagne, qu'il s'appelle libéral ou conservateur, le pouvoir réside entre les mains de personnes qui comptent environ cent cinquante familles. Je ne veux pas que ces influences exercent un pouvoir plus considérable que celui qu'elles exercent maintenant sur les dominions au delà des mers et je ne crains pas de dire que le peuple du Canada ne consentira pas à ce que ces influences s'exercent sur nos affaires et surtout sur des affaires purement de notre domaine privé. Je crois que la politique du parti libéral qui vise à l'unité de l'empire et à l'autonomie canadienne est sur ce point inattaquable. Et je crois que le peuple du Canada est prêt à s'enrôler sous ce drapeau de l'unité de l'empire et de l'autonomie du Canada.

J'ai eu soin de m'en tenir à la discussion de cette clause du bill. Mais elle embrasse tout le sujet. Il est évident que nous ne sommes pas justifiables de donner un dollar à la marine impériale à moins qu'il ne nous soit prouvé au delà de tout doute qu'il y a urgence. Et nous n'avons aucune preuve de cela. Je voterai pour le sous-amendement parce qu'il comporte une politique dont bénéficiera non seulement le Canada mais aussi l'empire.

Il y a bien d'autres choses que j'aurais voulu dire à ce sujet, mais je crois avoir assez longuement traité la question. Toutefois en justice pour moi-même, je ne puis reprendre mon siège, sans exprimer ma reconnaissance pour la profonde attention que l'on a bien voulu accorder aux remarques que j'ai faites.

M. EMMERSON.

M. McKENZIE: Monsieur le président...

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. McKENZIE: Je suis reconnaissant aux honorables députés qui veulent bien me donner, par leurs applaudissements, une marque de sympathie. Il m'est arrivé souvent de discuter avec les honorables députés de l'autre côté et je puis dire que jamais leur courtoisie ne s'est démentie à mon égard.

Et après ce long débat, cette cordiale réception de leur part est un encouragement à un homme qui, comme moi, a besoin d'encouragement.

Je félicite mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) qui a déployé devant le comité tant de science et de l'habileté avec laquelle il fait valoir sa cause. Je le félicite de plus de la façon adéquate dont il a discuté la question après le long débat qu'elle a provoqué.

La question est nouvelle et je ne sache pas qu'elle soit gouvernée par aucun règlement en ce pays. La demande du montant d'argent mentionné dans ce bill dépasse tout ce que la constitution permet. Nous ne pouvons dire que nous votons cet argent en vertu d'aucun des règlements de notre contitution. Nous avons des règlements bien connus de Votre Honneur (l'assistant-orateur) et qu'il est facile de mettre en vigueur. Lors de la fédération des provinces, sous les dispositions de la loi de l'Amérique britannique du Nord, ces provinces ont obtenu des privilèges de nature à protéger les intérêts du peuple. On n'a jamais contesté nos pouvoirs sur terre et sur mer. Depuis des années nous avons pu organiser notre défense sur terre. Nous avons adopté une loi de la milice dès les débuts du Dominion. Je ne me rappelle pas quand la chose s'est faite. On n'a jamais que je sache contester au peuple le droit de faire cette loi de la confédération. Cette loi donnait au Canada le droit d'exercer ses pouvoirs dans les limites du Dominion. J'ai déjà dit et je répète que si l'on tentait de forcer nos soldats à aller combattre hors de ce pays, on ne pourrait trouver une loi sur quoi s'appuyer. Je ne suis pas certain que l'honorable minstre qui représente avec tant d'habilité la milice était à son siège lorsque j'ai fait cette déclaration. Mais il est ici dans le moment et on peut dire de lui que c'est une autorité en matières mlitaires.

En sa présence je déclare qu'il n'y a pas dans la législation ou dans aucun statut une ligne qu'il puisse invoquer pour ordonner à un citoyen, à un soldat de ce pays de traverser nos frontières. Ceci étant donné, monsieur le président, je prétends que nos pouvoirs en ce qui concerne la

marine ne sont pas plus étendus qu'en matières militaires.

Ils ont la même base et doivent être exercés sur le même pied. A moins que le peuple ne donne son assentiment à la loi soumise maintenant à la Chambre, le Parlement n'a aucun pouvoir pour l'adopter. S'il y a crise, urgence, danger pour une partie quelconque de l'empire, il n'est pas nécessaire de recourir à aucune autorité constitutionnelle pour engager notre peuple à voler au secours de l'empire parce que notre patriotisme nous dictera dans ce cas notre conduite. Mais rien ne prouve qu'il y ait urgence dans le moment. Il n'y a eu qu'un cas, à ma connaissance, où il ait paru nécessaire de faire une démarche extraordinaire comme celle que l'on demande aujourd'hui au Parlement de faire.

Cela se passait en 1899, alors que la guerre sud-africaine battait son plein et qu'il avait été jugé nécessaire d'envoyer des troupes dans le but d'aider au maintien de la dignité et de la solidité de l'empire. S'il existait aujourd'hui un état de choses identique, il n'y aurait pas de controverse dans cette Chambre au sujet de la ligne de conduite à adopter, mais, comme il n'existe pas de semblable circonstance critique, nous n'avons pas le droit de nous plonger dans cet abîme d'incertitude politique et constitutionnelle sans faire plus de jour sur la question.

En notre qualité d'hommes sensés et raisonnables, quand nous ne possédons pas la preuve, nous ne pouvons que tirer nos conclusions des faits manifestes que nos constatons. On nous énonce qu'il se rattache à la question que nous sommes à débattre des faits que nous n'avons pas le droit de connaître, que la diplomatie et les intérêts de l'empire empêchent de nous être soumis. Nous ignorons les faits qu'on nous retient, et nous ne possédons pas les exposés d'après lesquels nous tirerions notre conclusion. Il nous faut donc juger les faits et les circonstances selon qu'ils se manifestent à nous, et en faire découler nos déductions. Lors de sa formation et pendant de nombreux mois dans la suite, le Gouvernement actuel comptait parmi ses membres un honorable ministre que l'on considérait comme le plus important après le leader du Gouvernement. Ce ministre avait eu carte blanche dans le choix de ses collègues de la province de Québec. On a formulé à maintes reprises cette allégation, et nous la supposons exacte. Il faisait partie du Gouvernement dès l'époque de sa formation, et il en faisait partie lorsque la présente politique a été formulée. Il en connaissait tous les détails, et la politique ne l'a pas satisfait. Il a quitté le cabinet parce qu'il n'avait pas foi en l'existence de l'urgence ou en la nécessité pour le Gouvernement d'adopter la politique actuelle. En pleine connaissance des faits et adhérant conséquemment à la politique qu'il avait prôné dans la province de Québec, il a déclaré que rien ne justifiait la votation de ce crédit. Voilà un fait qui s'est manifesté, et voilà une preuve qui me semble solide et évidente.

Si la preuve n'a pas réussi à convaincre un juré aussi bien disposé que cet honorable ministre qu'il y avait urgence, n'avons-nous pas le droit de conclure qu'elle n'est pas suffisante pour autoriser tout honorable député de cette Chambre à voter en faveur du présent projet sous le prétexte qu'il y a urgence? Si cette urgence n'existe pas, pourquoi cette précipitation, pourquoi ne pas attendre les événements et ne pas rechercher la vraie politique que ce Parlement doit adopter. Il n'y a pas un député ministériel qui assumera la responsabilité de déclarer que la présente politique est une politique permanente. Nous croyons que c'est une politique permanente, mais il n'y a pas un homme qui ait le courage de se lever et d'affirmer qu'il en est ainsi, et que le Gouvernement y adhèrera. Si les députés de la droite ont le courage de leurs convictions, qu'ils se prononcent, et nous saurons comment envisager leur politique. Mais ils courent avec le lièvre et chassent avec la meute.

Ils s'appliquent à faire croire aux nationalistes que c'est la politique qu'ils se sont engagés à appuyer, pas d'hommes, pas d'argent, pas de vaisseaux, rien à dépenser au sens militaire pour toutes défenses militaire ou navale en dehors des limites du Canada. C'est un côté de la question.

Mon honorable ami de Toronto-nord, qui occupe un poste éminent dans son parti, et qui est un ardent politique, un homme d'honneur et un répresentant de l'ancienne école, était dans cette Chambre lorsque la politique navale de ce pays a été pour la première fois presentée pour être adoptée en 1909. Il en est le parrain conjointement avec beaucoup d'autres messieurs. Il était au fait de la politique. Il ne connaît pas de raison motivant un changement, et il énonce: Ceci n'est qu'une urgence et la politique réelle du peuple canadien est une marine canadienne. Telle est l'attitude qu'il adopte, et, sauf un honorable député de la province d'Ontario, je n'en ai pas entendu un seul affirmer qu'il n'adhérait plus à la vieille opinion que nous devrions nous-même pourvoir à la défense de notre pays, à nos propre frais, dans notre propre pays, sous l'empire du Parlement et de tout gouvernement en exercice. Lorsque le présent Gouvernement a pris les rênes du pouvoir, il n'a pas été appelé à formuler une nouvelle politique, vu que la politique avait été formulée dans une loi.

Il avait seulement l'alternative de deux décisions. Il pouvait énoncer: Cette politique canadienne est-elle assez vaste pour

faire face aux intérêts actuels du Canada? S'il avait énoncé: Nous désirons de plus gros vaisseaux; nous voulons deux escadres; nous voulons mettre à exécution les arrangements conclus avec l'Australie, il était en son pouvoir, et c'était son droit de le faire. Mais qu'est-il arrivé? Il n'a rien fait, sauf cette tentative de faire adopter une contribution d'urgence, quand il n'existe pas d'urgence. En présentant son projet de résolution historique le 29 mars 1909, le ministre du Commerce a déclaré qu'il ne présentait pas ce projet à la lumière d'une urgence à cette époque-là. Il est vrai que dans l'intervalle de l'inscription de son projet de résolution au Feuilleton des ordres du jour et de la proposition de ce projet, il s'étendait sur la mère patrie une agitation assez forte pour déterminer l'Australie, la Nouvelle-Zélande et, je crois, la Colonie du Cap à adopter une certaine décision. Mais cela se passait en 1909. En 1911, il a été formé dans ce pays un nouveau gouvernement, composé de deux éléments, qui, si cette urgence existait, ne pourraient s'entendre. Le premier ministre actuel a déclaré que sa politique consistait à parer aussi promptement que possible à une urgence au moyen d'une contribution en argent. J'arrive à un point où nous avons le droit de tirer nos propres déductions. Il a fait entrer dans son cabinet d'autres honorables députés qui s'étaient engagés à ne rien consentir à une urgence. S'il existait une urgence lors de formation de ce nouveau gouvernement comment le premier ministre allait-il réaliser sa promesse avec la présence d'un semblable élément dans son cabinet? La seule manière d'expliquer la conduite du premier ministre en introduisant cet élément, en ce qui concerne l'existence d'une urgence, est que cette urgence n'existait pas. Elle avait disparu. J'en déduis qu'il n'y avait aucunement eu urgence, et que ces honorables députés avaient l'entière liberté d'entrer dans le cabinet. Nous en avons une plus ample preuve après l'organisation de ce cabinet. Au cours d'une séance du présent Parlement, le chef de l'opposition a demandé au premier ministre comment il expliquait son accord avec le ministre des Travaux publics sur cette question et sur les relations du Canada avec la mère patrie.

Le premier ministre a répliqué qu'il était absolument d'accord avec le ministre des Travaux publics; qu'aucune difficulté ne les séparait; que la seule question qui les eût jamais séparés était simplement la question de savoir s'il y avait urgence ou non. Cette question n'avait pas été soulevée à cette époque. L'urgence s'était dissipée. Si, le 10 octobre 1911, il n'y avait pas d'urgence, quand la deuxième urgence a-t-elle commencé? Il n'existe pas de différend entre la mère patrie et l'Allemagne, si ce n'est la tentative de maintenir le différend qui est supposé avoir eu son origine en 1909. Nous demandons aux honotables députés de nous apporter une preuve que, malgré la disparition de la première urgence, il y ait un renouvellement des difficultés, sur lequel ils font reposer cette réclamation de $35,000,000. On ne nous a pas fourni cette preuve. Il ne reste plus aux députés de la gauche qu'à maintenir l'attitude qu'ils ont prise en 1909, alors que nous étions unanimes de faire adopter le projet d'une marine canadienne sous notre propre maîtrise.

On a allégué qu'on ne trouvait pas chez les libéraux le même loyalisme spontané que chez les conservateurs. Je n'aperçois pas de raison à l'appui d'une semblable allégation. J'ai énoncé, il y a quelques instants, que ce vote serait un acte inconstitutionnel dans l'histoire du Canada. Il y a une brillante réunion d'avocats de l'autre côté, mais je les défiie impunément de me fournir une ligne d'autorité constitutionnelle leur permettant de voter ce crédit. Nous voyageons sur un chemin dangereux lorsque nous voulons faire adopter une semblable mesure. Nous travaillons sottement à modifier la constitution de ce pays, et si le présent Gouvernement n'est pas autorisé à voter les deniers d'une manière constitutionnelle, il le fera d'une manière inconstitutionnelle. Nous considérons que les membres de cette Chambre doivent rester dans les bornes de la constitution; il ne serait pas alors nécessaire de soumettre la question à l'électorat. La loi présume que l'électeur, quand il élit un représentant au Parlement, a dans l'esprit toute l'autorité que la constitution octroie à ce représentant; mais on ne peut supposer que l'électeur ait dans l'esprit un droit que ne confère pas cette constitution et qu'il ne l'ait par conséquent pas déféré à son représentant.

Nous ne faisons que soutenir ce que les honorables membres de la droite ont soutenu avec succès il y quelques mois. Ils alléguaient alors que nous n'avions pas de mandat pour conclure un accord commercial avec les Etats-Unis et que nous devions soumettre la question au peuple canadien. Si cette allégation était fondée il y a quelques mois, pourquoi ne pas consulter le peuple au sujet de cette nouvelle politique qui implique une dépense d'au moins $35,000,000 du Trésor public.

Quel droit avons-nous d'affirmer qu'elle se chiffera par $35,000,000 seulement? Nous pouvons énoncer qu'un vaisseau coûtera $11,000,000, $12,000,000 ou $20,000,000 aujourd'hui, mais comment savons-nous que le coût de ce vaisseau ne sera pas plus élevé demain? Nous n'avons pas de mesure-étalon; la limite de cette politique n'est pas déterminée. La question a été posée au ministre de la Marine l'autre

soir; ces $35,000,000 suffiront-ils, et l'honorable ministre a eu la sincérité de déclarer qu'à sa connaissance ils pourraient suffire ou bien ne le pourraient pas. Il ne savait pas au juste. Mon honorable ami de Welland me dit qu'il a reçu une réponse et que la contribution s'élèvera à $39,000,000, mais supposons qu'elle s'arrêtera à $35,000,000. Les prévisions budgétaires de la milice comportent une dépense de $12,000,000 soit un total de $47,000,000 que ce pays pacifique consacrera au militarisme dans le prochain exercice. Je le droit de m'opposer à cette dépense pour le motif qu'elle n'est pas nécessaire. J'ai établi qu'il n'y avait pas d'urgence et, par suite, cette dépense de $47,000,000 pour le militarisme est excessive, quand ce pays a de nombreux autres besoins croissants. Je représente dans cette Chambre une grande variété d'hommes, y compris un certain nombre qui n'ont pas les moyens de faire cette dépense. Ces hommes seraient en droit de me demander pourquoi je les ai grevés d'une taxe de trente-cinq pour cent sur l'habillement et l'alimentation de leurs enfants, dans le but de gaspiller cet argent—dont une grande partie a été luxeusement et frivolement dépensée. Sous le régime précédent, quelques députés, qui siégent aujourd'hui de l'autre côté de la Chambre, censuraient vivement le militarisme. Mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) n'est pas à son siège. Il se révèle un meneur d'hommes du côté ministériel.

Nous ne lui reprochons pas son zèle. Autrefois, il était opposé au militarisme, mais maintenant il marche de pair avec le grand maître du militarisme. Aujourd'hui, pour former ces $35,000,000, nous prenons une part du salaire quotidien de $2 du pauvre ouvrier, pour nous faire passer pour de grands hommes et pour les millionnaires de Toronto à côté des aristocrates de l'Angleterre.

Je dois dire combien nous avons besoin d'argent dans ce pays. Quand je siégeais de l'autre côté, j'ai toujours réclamé comme aujourd'hui des moyens de transport. A raison de $30,000 par mille, comptez bien, on pourrait en construire dans mon comté. Si vous divisez $47,000,000 par $30,000, nous pourrions avoir 15,000 milles de chemin de fer à ajouter à l'Intercolonial. Les honorables députés ministériels diront-ils à mes électeurs qu'ils ont voté pour rien ces $47,000,000 et qu'ils ne peuvent pas donner des moyens de communication dans mon comté.

Je veux rappeler à nos adversaires un discours prononcé par le ministre de la Marine et des Pêcheries à l'ouverture du Parlement l'an dernier. Les nationalistes avaient demandé pendant la campagne électorale de 1911 d'abroger le programme naval de mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), disant qu'il n'y aurait pas d'armement et le premier ministre avait dit qu'on ne ferait rien pour aider la mère patrie, tant qu'on ne serait pas représenté dans les conseils de l'empire. Non seulement le premier ministre, mais le ministre de la Justice et le ministre des Travaux publics étaient de cet avis. Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est exprimé ainsi: Ne soyez pas trop pressés, donnez-nous le temps de consulter l'amirauté, laissez-nous la possibilité d'étudier la question du commencement à la fin et quand nous l'aurons fait nous viendrons ici avec le programme que nous nous proposons de suivre et de faire adopter.

Ils ont fait tout cela et quel est leur programme. C'est de voter $35,000,000 et de nous faire les tributaires de la mère patrie sans avoir le moindre empire sur les dépenses. On nous dit que notre argent doit aller en Angleterre parce que nous sommes incapables de construire ces navires, mais que l'argent anglais peut venir ici pour construire des navires au Canada. Le Gouvernement est forcé d'adopter ce programme par suite de son alliance qui a réuni deux éléments incompatibles du pays. La combinaison nationaliste a été qualifiée par le " Herald " d'Halifax, comme étant " vicieuse, incendiaire et absolument anti-britannique ".

Le peuple ne peut pas ratifier une combinaison de ce genre sans lui demander son avis au bureau de vote. C'est ce que doit faire le Gouvernement.

On nous dit que c'est une marine séparatiste. Mais l'Australie qui a commencé à envoyer des contributions à la marine impériale et qui a cessé en 1909 pour construire une marine, des arsenaux et des chantiers maritimes, dira-t-on qu'elle est séparatiste et anti-anglaise.

Je veux citer quelques paroles de lord Milner durant sa visite en Canada en 1909:

> J'ai dit que le Canada n'était pas seul à être une grande nation. Mais il est unique parce qu'il fait partie d'un groupe de nations solidement établies dans chaque pays du monde. Il n'y a pas de doute que le Canada devra développer ses forces militaires, mais pas plus qu'il n'est nécessaire pour son développement régulier.

A Toronto, il a parlé d'une façon plus significative encore. Il s'est exprimé ainsi:

> Il n'y a pas de doute qu'il serait préférable pour les états autonomes d'imiter l'Australie qui est disposée à créer une milice nationale et à commencer l'établissement d'une flotte. Ce serait non pas donner de l'aide au Royaume-Uni, mais relever la dignité de l'empire en assurant son influence dans la paix et sa sécurité en cas de guerre...
>
> Les colonies autonomes ne devraient pas se borner à contribuer à une marine centrale soit en argent ou encore mieux en hommes et en navires, car elles ne s'intéresseraient pas à la question avec cet amour propre qui est essentiel et qu'elles devraient avoir. Elles

continueraient comme maintenant à être absorbées dans leurs affaires locales et même si elles comprenaient qu'elles ont des obligations envers l'empire, elles se contenteraient de les avoir satisfaites par cette contribution.

C'est ainsi que parlait un homme d'Etat et un diplomate aussi éminent que lord Milner. Il ne considère pas ce programme comme séparatiste et nous avons pour nous des hommes comme le comte Grey et d'autres hommes remarquables d'Angleterre. Il y a quelques mois, c'était le principe admis par le premier lord de l'amirauté lui-même. Je prétends qu'il n'y a pas urgence et je demande au Gouvernement d'éclaircir ce doute en obtenant une fois pour toutes le verdict du peuple. S'il veut adopter le système des contributions à l'empire et abandonner l'idée de la politique navale canadienne, alors sa volonté devra l'emporter. Mais tant que cette méthode anticonstitutionnelle sera suivie par le Gouvernement, je crois qu'il est de mon devoir comme représentant du peuple de lutter jusqu'au bout et jusque dans les derniers retranchements pour empêcher que cet argent soit envoyé à l'Angleterre tant qu'on n'aura pas obtenu le consentement du peuple.

Mercredi, 12 mars 1913.

(Suite.)

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville) (texte): Monsieur le président, le bill que nous avons sous discussion en comité général de cette Chambre, depuis le 5 mars courant, est d'une importance telle que j'ai cru qu'il était de mon devoir de venir apporter mes protestations les plus vives de la part des électeurs des comtés de Laprairie-Napierville, composés en grande partie de braves cultivateurs et de bons ouvriers que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre.

Le Gouvernement se propose d'accroître les forces navales de l'empire en y ajoutant trois vaisseaux, appelés trois superbes dreadnoughts, qui devront être construits en Angleterre et mis à la disposition de l'amirauté.

L'amendement veut que ces 35 millions soient employés à l'organisation d'un service naval en Canada. La question des deux partis est donc clairement posée.

L'honorable premier ministre, parlant le 27 février dernier, avant que le vote fût pris sur la deuxième lecture de ce bill, disait, que nous, de l'opposition, nous avions voté avec le gouvernement. Il a proposé au Parlement une résolution dont voici le texte:

Que sur le fonds du revenu consolidé du Canada, il soit payé et appliqué une somme de 35 millions de dollars au plus, dans le but **d'accroître immédiatement les forces navales** effectives de l'empire.

M. McKENZIE.

Les députés de la gauche, dit-il, ont voté en faveur du paragraphe A de sa résolution. La différence, c'est que nous, de l'opposition, nous avons voté pour dépenser ces 35 millions en Canada pour bâtir une marine canadienne. Je trouve que la différence est grande. Les deux partis reconnaissent qu'il faut faire quelque chose, et ceci date déjà depuis assez longtemps, et plus particulièrement depuis 1909.

Le 29 mars 1909, cette Chambre vota une résolution à l'unanimité, déclarant que le temps était arrivé pour le Canada de voir à sa propre défense.

Le premier ministre nous a dit, le 27 février dernier, avant que le vote fût pris sur la deuxième lecture de son bill, que l'opposition voulait, par son amendement, une dépense beaucoup plus considérable en demandant la construction de deux escadres, savoir, une sur l'océan Pacifique et l'autre sur l'océan Atlantique, et voici les chiffres qu'il nous a fournis pour le coût de ces deux escadres bâties en Canada.

La dépense, dit-il, serait de 68 millions et demi; plus l'entretien pour dix ans à venir, qu'il estime à 64 millions et demi; ce qui donne une dépense annuelle de $6,400,000 pour les dix ans, soit une dépense totale de $133,000,000 pour la construction et l'entretien.

Monsieur le président, nous sommes en 1913. Si notre amendement était accepté par ce Gouvernement, il faudrait qu'il vît de suite à l'organisation de chantiers maritimes, et je suis d'opinion que cela prendrait au moins deux ans pour bâtir ces chantiers maritimes en Canada. Alors nous n'aurons pas de dépenses pour l'entretien de notre flotte pour les deux premières années, d'après l'argument du premier ministre; que l'entretien de notre flotte pour les dix ans à venir sera une dépense de 64 millions et demi; ce qui fait une dépense annuelle de $6,400,000; alors il faut déduire des deux premières années $6,400,000 par année, ce qui donne une somme de $12,800,000.

La troisième année, nous commencerions à bâtir un ou deux croiseurs du type "Bristol". En admettant que si ces deux navires étaient bâtis dans la troisième année, cela fera encore trois ans; que nous n'aurions rien à payer pour l'entretien de notre flotte, puisque nous n'aurions pas de navires prêts à prendre la mer, ce qui donnerait une somme de près de 20 millions pour ces trois ans, à déduire sur l'estimation de 64 millions et demi de l'honorable premier ministre. Ainsi de suite pendant la construction qui prendra nécessairement au moins de dix à quinze ans.

La proposition du Gouvernement va prendre trois ans, pour trois superbes dreadnoughts qui seront construits en Angleterre. Alors, monsieur le président, je ne

crois pas me tromper ni tromper cette Chambre, lorsque je dis que cela prendra dix à quinze ans pour bâtir nos deux escadres. Et pourquoi nous presser, lorsque le premier lord de l'amirauté déclare que tout va bien, qu'il n'y a pas raison de s'alarmer que l'Angletrre est en position de tenir tête à n'importe quelle puissance, d'ici à plusieurs années à venir.

Je n'ai pas besoin de citer les paroles de M. Winston Churchill à ce sujet; plusieurs députés de la gauche les ont déjà citées, ainsi que celles de l'honorable premier ministre, M. Asquith.

Nous n'avons nullement besoin de navires d'un tonnage de 25,000 tonnes. Je suis toujours à me demander pourquoi bâtir les trois plus gros bâtiments et les plus puissants du monde? Ne pourrions-nous pas bâtir des navires, comme l'Australie, par exmple. L'"Indomptable" est un vaisseau de 17,250 tonnes; ou encore prenez l'"Indefatigable", c'est un croiseur de 18,750 tonnes. Deux vaisseaux de cette classe coûteraient 3,073,520 livres sterling. Six croiseurs du type "Bristol", coûteraient 2,189,700 livres sterling. Six contre-torpilleurs pour chaque escadre, douze en tout, à 120,000 livres sterling chacun, coûteraient 1,440,000 livres sterling. Six sous-marins, trois pour chaque escadre à 95,000 livres sterling chacun, coûteraient en tout pour les six 570,000 livres sterling, ou un total, d'après les prix indiqués dans la dernière édition de l'annuaire naval de 7,275,620 livres sterling. Mettant la livre sterling à $4.86, on arrive à la somme de $35,359,000; ce qui est moins que la construction de trois navires que l'honorable premier ministre nous demande de voter.

Le 29 mars 1909, la Chambre à l'unanimité vota la résolution suivante:

> Cette Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation immédiate d'un service naval canadien en coopération et relations intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté, lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale est essentielle à la protection effective du commerce au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

A partir de cette résolution, il semblait décidé que nous aurions une loi navale, expression du vœu unanime de tout un parlement. Aussi, à la session de 1910, le gouvernement libéral plaçait devant les députés la loi que l'on connaît et qui est destinée à rester elle aussi, comme la résolution unanime qui lui avait donné naissance, un événement des plus importants dans l'histoire parlementaire de ce pays. Ce fut une grande surprise par tout le pays de voir nos adversaires manquer à la parole donnée, et prendre position contre la loi navale Laurier, sous le fallacieux prétexte, d'un côté, que l'on ne faisait pas assez, et d'un autre côté, que nous en faisions trop.

L'opposition d'alors sentit que son heure était arrivée à recourir à ses expédients, et elle ne recula pas devant la tâche, dût-elle ravaler tout son passé et se mentir à elle-même, après avoir voté la résolution du 29 mars 1909. M. Monk était le chef des révoltés dans Québec. M. Borden, alors chef de l'opposition, trouvait que c'était difficile de bâtir une marine en Canada, et qu'enfin, cette marine serait coûteuse en temps de paix et inefficace en temps de guerre. Et des nationalistes de Québec disaient que c'était une question nouvelle, et que rien ne devait être fait sans que le peuple fût consulté. Tout était bien pensé pour tromper l'électorat dans chaque partie du pays; et ils ont réussi à merveille. Tout cela était bon dans l'opposition pour avoir des votes. Mais après les élections, la position de ces messieurs n'était pas aussi rose.

Monsieur le président, il fallait construire, ces messieurs étaient habitués de démolir, ce qui est beaucoup plus aisé et commode. Cette politique de 1909 adoptée par le parlement n'était pas nouvelle. Déjà, à plusieurs reprises, il avait été question de l'organisation d'une marine navale. Sir Georges Etienne Cartier, parlant devant une nombreuse assemblée à Saint-Jean (N.-B.), disait ceci:

> Une autre considération de la plus haute importance, c'est la défense du pays. Dans l'état où nous sommes, une province ne peut demander l'aide d'une autre en cas d'attaque. Mais avec la confédération, nous aurons une armée de 200,000 hommes et une marine de 60,000 hommes, et avec une telle force l'Angleterre sera beaucoup plus disposée à nous aider en cas de besoin que si nous dépendions d'elle.

Comme vous le voyez, monsieur le président, la création d'une marine dans ce pays n'est pas nouvelle, puisqu'elle date d'avant l'entrée des provinces dans la confédération. Il est vrai que dans ce temps-là il y eut de l'agitation, mais sir Georges Etienne Cartier revint à l'assaut, se multiplia à faire des assemblées d'éducation. Je tiens à vous lire les paroles suivantes, et il réussit à faire accepter un tas de choses nouvelles que les autres voyaient avec défiance. Voici ce qu'il disait en 1864:

La province de Québec n'a pas le droit de se mettre en travers de la marche politique et d'arrêter une grande idée. Si elle le fait c'en est fini d'elle; elle retombe dans les luttes de 1837, avec cette différence que ne seront élus les émissaires anglais auxquels elle aura affaire, mais à ses propres compatriotes des autres races qui ne lui pardonneront jamais son entêtement. Ne cherchons donc point à entourer notre nationalité d'un horizon sans grandeur et sans portée; élargissons plutôt le cercle autour d'elle, c'est le moyen de la faire grande et belle en grandissant ses enfants

et ses défenseurs. Le peuple de ce pays comprit l'idée générale et patriotique de cet homme d'Etat éminent, et aux élections générales qui suivirent la Confédération, les députés élus alors passèrent le bill de la milice de terre et de mer qui est resté dans nos statuts jusqu'en 1910. Donc, monsieur le président, j'avais raison de vous dire que la résolution du 29 mars 1909 allant à dire que le temps était arrivé où le Canada devait voir à sa propre défense n'était pas nouvelle.

En 1902, on était au 15 février 1902, la conférence coloniale projetée à l'occasion du couronnement du roi, Edouard VII, était à s'organiser. Un député conservateur d'Ontario profita de cette circonstance pour soulever un débat à la Chambre. Il voulait que le Gouvernement discutât à cette conférence un plan général de défense de l'empire, mais sous l'unique direction de l'Angleterre. D'après ce plan le Canada aurait équipé à ses frais soldats et marins en nombre indiqué par et suivant les ordres de Londres, qui à n'importe quel moment, sans le consentement du Parlement ou du peuple canadien, et chaque fois que la mère patrie l'aurait jugé à propos, aurait pu amener nos militaires se battre n'importe où dans toutes les guerres; l'Angleterre aurait ainsi, à cet égard, été maîtresse arbitraire et absolue sur nous. A un tel point, c'était l'abnégation de notre autonomie. En le repoussant, sir Wilfrid Laurier déclare ce qui suit:

Non je ne partage pas cette opinion, ce serait pour le Canada un vrai suicide que de se laisser englober dans un plan de ce genre. Ce serait véritable suicide pour le pays de se lancer dans le gouffre des dépenses où les nations européennes, y compris l'Angleterre, ont été entraînées par le besoin d'armement formidable.

Et plus loin:

La plus grande partie du budget de l'Angleterre est dévorée par les dépenses navales et militaires, et l'honorable député voudrait nous mettre dans une pareille position et nous faire partager ces dépenses.

Toute autre est la situation du Canada. C'est un immense pays ayant une population de cinq millions et un tiers d'habitants disséminés sur une étendue de 3 milles de l'est à l'ouest.

Quels sont les plus lourds articles de son budget? Les travaux publics, la colonisation, la construction des voies ferrées, le creusement des ponts et des canaux.

Voilà le champ où doit s'exercer notre activité, et ce serait un crime de détourner une partie des deniers nécessaires à l'accomplissement de ces travaux, pour acheter des canons, des fusils et des munitions de guerre.

Mais M. Laurier eut soin d'ajouter:

Certes, il nous faut améliorer notre milice et nous nous préparons à la mettre sur un ped d'efficacité: "nous devons prendre soin de notre propre défense". Mais il y a toute la différence du monde entre "ces projets de défense de notre territoire" et le gigantesque plan qui hante le cerveau de l'honorable député.

C'est donc être d'une insigne mauvaise foi de chercher à persuader que par ces paroles Laurier condamnait d'avance l'organisation d'une marine; il blâmait le militarisme, mais non le service militaire.

La question de la marine n'est pas nouvelle. Le parti libéral n'a eu qu'une seule politique sur ce sujet: nécessité d'une marine canadienne et la coopération à la défense de l'empire participant de l'escence même de la Confédération. Dans cet acte et dans les négociations antérieures, nous en trouvons le principe, l'origine.

En 1858, MM. Cartier, Ross et Galt, étant à Londres en qualité de délégués du gouvernement canadien pour traiter de la Confédération alors projetée, écrivirent au secrétaire des colonies lui représentant l'avantage pour l'Angleterre de faire du Canada une " dépendance de l'empire avantageuse en temps de paix, puissante en temps de guerre ". Voici ce passage:

Comme ces provinces ont une population de trois millions et demi, un commerce étranger excédant 25 millions et une marine commerciale qui ne le cède en importance qu'à celle de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, il est au pouvoir du gouvernement impérial, en autorisant leur confédération, de constituer une dépendance de l'empire avantageuse en temps de paix, puissante en temps de guerre et dont la création écarterait pour toujours la crainte de voir ces colonies augmenter la puissance d'une autre nation.

En 1865, toujours à propos de ce projet de confédération, sir John Macdonald, sir G.-E. Cartier, l'honorable G. Brown et M. A. P. Galt, rendant compte au peuple canadien de leurs travaux, disaient:

Nous avons exprimé, au nom du Canada, le désir que ce projet de défense de toutes les parties de la province soit pris comme la base d'une entente et qu'une discussion complète et franche ait lieu quant au coût qui devrait être payé respectivement par les finances impériales et provinciales.

Nous avons exprimé le vif désir du Canada de continuer les relations qui existent avec la Grande-Bretagne et son consentement complet à une contribution à la défense de l'empire qui sera aussi large que possible en hommes et en argent.

Conférence coloniale de 1902.—4e conférence tenue à Londres.

Sir Wilfrid Laurier et sir Frederick Borden y représentaient le Canada. La question de la participation aux guerres de l'empire y fut discutée longuement. Les charges de l'Angleterre pour la milice et la marine étaient de 200 millions de dollars par année, c'est-à-dire $6 par tête de la population du Royaume-Uni, tandis qu'au Canada la milice ne coûtait que 42 cents

par tête dont un quinzième payé par l'Angleterre.

A cette conférence, l'Australie augmente sa contribution de 100,000 à 200,000 livres sterling; la Nouvelle-Zélande, de 30,000 à 40,000 livres sterling; la Colonie du Cap de 30,000 à 50,000 livres sterling. Le Natal commença à souscrire 35,000 livres sterling; Terre-Neuve 3,000 plus un capital de 1,800 louis pour un vaisseau-école. Que souscrivit le Canada? Rien, pas un sou. Et pourquoi? Parce que ce système de coopération rappelait trop l'impôt; c'était un principe, et, en fait, contraire à l'esprit autonome de notre constitution. Toutefois, le Canada déclare qu'il était prêt à tenir compte d'un système de défense en coopération avec les autorités impériales.

Lisons le mémoire présenté par nos ministres canadiens à cette conférence:

Les ministres canadiens regrettent de n'avoir pu se conformer aux propositions faites par lord Selborne au sujet de la Marine et par M. St. John Brodrick au sujet de l'armée. Les ministres désirent faire remarquer que leurs objections se sont élevées, non pas tant au sujet des dépenses qui en découlent, que de la croyance que l'acceptation de ces propositions comporterait un important abandon des principes du gouvernement colonial. Le Canada apprécie hautement la mesure d'indépendance locale qui lui a été accordée de temps à autre par les autorités impériales et qui a produit des résultats remarquables au double point de vue du progrès matériel du pays et du raffermissement des liens qui le rattachent à la mère patrie.

Mais si pour ces motifs les ministres canadiens sont obligés de refuser leur acceptation aux propositions de l'amirauté et au War-Office, ils se rendent parfaitement compte des devoirs imposés au Canada, à mesure qu'il se développe en population et en ressources, pour faire un octroi plus libéral aux préparations nécessaires de défense personnelle que chaque pays doit assumer et supporter.

Actuellement les dépenses du Canada pour le service de la défense sont limités au côté militaire. Mais le ministère est disposé à tenir compte également d'un système naval de défense.

Sur le littoral canadien on trouve un grand nombre d'hommes admirablement aptes à constituer une réserve navale et on espère pouvoir, à une date rapprochée, inaugurer un système d'entraînement qui mettra ces hommes en état de prendre part à la défense en cas de nécessité.

Ils consentent à ce que ces dépenses soient faites de manière à dégrever le contribuable de la mère patrie des impôts qui pèsent sur lui.

Loin de là, M. Borden disait à la Chambre le 13 mars 1903, page 37, version française:

Les délibérations écrites de la conférence intercoloniale nous ont appris que le Gouvernement canadien avait proposé la création d'un corps de défense maritime dans nos eaux.

Le premier ministre répondait, page 51:

J'estime que, en tant que nation—et c'est ce que nous prétendons être— nous devons nous charger de notre propre défense, et s'il faut pour cela accroître notre puissance militaire et maritime, je suis persuadé que le Parlement et la nation se feront un plaisir de fournir les deniers nécessaires.

M. Monk ajoutait (page 64):

Monsieur l'Orateur, j'ai écouté très attentivement le très honorable leader de cette Chambre, quand il a parlé au sujet de la Conférence coloniale.

Citons aussi les paroles de monsieur Bourassa à la Chambre le 13 mars 1903 (pages 78, 79). Monsieur Bourassa approuvait aussi alors la politique libérale à la conférence de 1902. Voici ce qu'il disait le 13 mars 1903 à la Chambre:

En somme, le résultat de la conférence impériale et l'attitude de nos délégués me paraissent tout à fait satisfaisants. Cette attitude a pu déplaire en certains quartiers, mais la très grande majorité du peuple décidera que nos représentants ont accompli leur devoir d'hommes d'Etats canadiens et de citoyens britanniques.

Lors des élections de 1911, nos adversaires dans la province de Québec déclaraient sur toutes les tribunes que cette question de la marine n'avait jamais été discutée en Chambre; que c'était bien une affaire nouvelle, et qu'en tout cas rien ne devait être fait sans que la peuple fût consulté, soit pour une marine ou une contribution. Ils dénonçaient Laurier comme un traître à sa race, et Borden était encore plus coupable, disaient-ils; c'était la conspiration Grey-Laurier-Borden. C'était terrible que d'avoir affaire à ces messieurs; mais il y avait un sauveur dans la province de Québec, c'était M. Monk, le député de Jacques-Cartier.

Je vous assure, monsieur le président, que j'ai bien entendu parler de ce sauveur pendant la dernière campagne électorale dans mon comté; mais si les honorables députés de la province de Québec, sous le manteau de M. Monk, étaient restés sincères comme lui, cette contribution de 35 millions ne passerait pas durant cette session. Et pourquoi? C'est parce que ce Gouvernement n'aurait pas la majorité dans cette Chambre. La motion principale fut votée le 27 février dernier par 30 voix de majorité. Combien sur les 22 élus dans la province de Québec contre le premier ministre actuel ont voté contre le Gouvernement? Sept seulement ont voté contre; il reste donc quinze de ces messieurs qui ont voté avec le Gouvernement. Si ces quinze députés avaient voté tel que promis à leurs électeurs, la majorité de trente serait complètement disparue. M. Bourassa est allé dans Ontario pour M. Gordon de Nipissing et M. Smyth de Algoma. Ces messieurs se

sont engagés envers leurs électeurs d'être contre toute marine, contre toute contribution avant que le peuple se soit prononcé. Il est vrai que M. Gordon est passé au Sénat depuis, mais il n'en reste pas moins vrai que le comté de Nipissing s'est prononcé à l'élection du 21 septembre contre toute marine ou toute contribution sans que le peuple ait été consulté.

Monsieur le président, ajoutez ces deux comtés aux quinze comtés de la province de Québec, et si ces dix-sept députés fussent restés fidèles à leurs électeurs, le Gouvernement aurait été en minorité de quatre voix lors du vote sur la motion principale. Je crois que si j'allais dans les Provinces maritimes je trouverais là encore des députés qui se sont prononcés pour un appel au peuple, soit pour la création d'une marine ou une contribution. Je dis donc, monsieur le président, que ce Gouvernement ne devrait pas presser l'adoption de cette mesure parce qu'il n'a pas la majorité des électeurs de ce pays. M. Winston Churchill déclare dans sa lettre que la proposition faite par l'opposition de bâtir les trois superdreadnoughts en Canada ne peut se faire en pleine connaissance de cause, et en plus, il y a la question d'avoir des hommes compétents pour faire cette sorte d'ouvrage; ils sont très difficiles à obtenir et il croit que ça prendrait du temps en Canada d'avoir un nombre d'hommes suffisant pour travailler à la construction de ces gros navires.

Monsieur le président, je suis parfaitement d'accord avec M. Winston Churchill, nous n'avons pas besoin de construire des bâtiments de 27,000 tonnes dans ce pays mais ce dont nous avons besoin, ce sont des bateaux pour protéger nos côtes, tel qu'accepté en 1909 par l'amirauté anglaise et par lui-même, M. Winston Churchill, qui était dans ce temps-là le premier lord de l'amirauté. Il fut décidé que le Canada bâtirait 4 destroyers et 6 contre-torpilleurs pour la protection de nos côtes, de nos pêcheries et de notre commerce.

N'est-il pas vrai, monsieur le président, que le pays va perdre beaucoup parce que ce Parlement n'a pas daigné continuer cette politique. Première contribution $5.00 par tête de toute la population du Canada; cas d'urgence seulement pour sortir d'une position fort embarrassante pour les messieurs de la droite. Quelle sera la deuxième contribution, le montant requis s'il y avait la moindre urgence? Je suppose qu'il faudra doubler la première mise, soit 70 millions. M. Winston Churchill déclare que nous ne pouvons bâtir de gros navires en Canada, tant mieux pour le peuple de ce pays. Il n'est pas prouvé que l'Angleterre soit en danger, alors il n'y a rien qui presse; pourquoi ne pas attendre que cette question soit soumise au peuple dans une élection générale. Que ce soit maintenant. Mais je vois que les honorables messieurs de la droite n'ont pas l'air bien pressés d'aller devant leurs électeurs. Quant à moi je suis bien prêt de donner un an et même deux, et nous pourrions finir la session pour la fin d'avril et je vous assure que tout le monde en sera content. Quant à moi, monsieur le président, je ne suis pas pressé et je vous assure que mes électeurs seraient contents de voir que cette question de la marine soit laissée de côté pour quelque temps. Et lors de la prochaine élection générale, le gouvernement soumettra sa politique de contribution au peuple et l'opposition soumettra également la création d'une marine canadienne.

Je remarque à la page 4977 du hansard, que l'honorable député de Dorchester pose la question suivante à mon honorable ami, le député de Richelieu. Mon honorable ami va-t-il prétendre que la politique suggérée par le très honorable chef de l'opposition, politique supportée par le parti libéral, c'est-à-dire la création de deux flottes, va-t-il prétendre que cette marine ne prendra pas part aux guerres de l'empire? Réponse de mon honorable ami de Richelieu (M. Cardin). Si mon honorable ami a bien étudié le discours du chef de l'opposition, il se rendra compte que si nous voulons établir une marine canadienne, c'est pour d'abord défendre le Canada, comme possession de l'empire, et si le besoin s'en faisait sentir, pour prendre part aux guerres de l'empire avec la marine anglaise.

L'honorable député de Dorchester ne fut pas satisfait. Il demande la permission de lui poser une autre question. Il dit: Je veux simplement me renseigner, et ne veux nullement empêcher l'honorable député de faire ces remarques. Mais je suppose qu'une guerre éclate entre l'Angleterre et un autre pays; mon honorable ami prétend-il que les deux flottes qui seront créées en vertu de la politique du parti libéral nous demande d'adopter, prétend-il, dis-je, que ces flottes ne prendront pas part à une guerre impériale? Mon honorable ami de Richelieu répond: Cette question sera étudiée par ceux qui dirigeront les affaires du pays dans le temps, s'ils jugent à propos d'unir la flotte impériale, ils le feront sans doute si la situation est bien grave. J'aime à croire qu'ils auront assez de patriotisme pour ne pas hésiter un instant sur ce point.

Je regrette, monsieur le président, que l'honorable député de Dorchester ne soit pas à son siège.

Je prends pour acquis que nous avons une escadre de 6 croiseurs du type "Bristol" 6 contre-torpilleurs; 6 sous-marins et un gros dreadnought que la science peut faire aujourd'hui; et l'Angleterre est en guerre avec l'Allemagne; l'Angleterre est en danger de perdre sa suprématie sur les mers. Mais avec l'aide des flottes de ses colonies, elle peut tenir tête à l'ennemi et en sortir victorieuse.

L'honorable député de Dorchester (M. Sévigny), en bon sujet loyal de Sa Majesté votera-t-il pour envoyer notre flotte au secours de la mère patrie, ainsi que l'honorable ministre des Postes?

Maintenant, monsieur le président, j'ai lu et relu les discours prononcés dans cette Chambre depuis le commencement de ce débat et les questions posées par certains nationalistes. Pardon, monsieur le président, il n'y en a plus. L'honorable député de Dorchester a déclaré l'autre soir qu'il n'y en avait jamais même existé. Alors je vais donc dire que ces questions sont posées par des conservateurs de la province de Québec, siégeant à votre droite, et plus particulièrement par l'honorable député de Dorchester et l'honorable ministre des Postes.

Monsieur le président, je suis opposé au don de 35 millions pour plusieurs raisons que je vous ai données ce soir, et la dernière qui n'est pas la moindre, c'est que l'honorable premier ministre nous a avertis que cela coûte beaucoup plus cher maintenant qu'il y a six mois. Il admet, en effet, que chaque dreadnought va coûter $12,900,000 ce qui fait déjà un écart de près de 4 millions sur la somme qu'il nous demande de voter à Sa Majesté. D'ici à trois ans j'ai bien peur, monsieur le président, que l'honorable premier ministre demande une autre somme de quinze à vingt millions pour compléter ces navires, car monsieur le président, je vois là quelque chose qui peut tenter le plus honnête des hommes. Ces constructeurs de navires, ce sont eux qui forment l'opinion publique, ils ont des journaux. C'est comme nos gros bonnets du pays ici, nos gros magnats de chemins de fer, qui ont l'argent et qui souscrivent pour mettre au pouvoir les créatures qu'ils désirent. Et ces messieurs d'Angleterre, constructeurs de navires, pour empêcher de construire notre marine ici en Canada pourraient bien être assez bons garçons pour ceux qui les favorisent et leur donnent de beaux contrats, comme les trois superdreadnoughts de l'honorable premier ministre.

Monsieur le président, tant qu'à donner 35 millions pour augmenter les forces effectives de l'empire, j'aurais préféré de beaucoup que ce Gouvernement donnât les 35 millions à l'amirauté anglaise et je suis convaincu que les vaisseaux seraient construits à bien meilleur marché qu'ils vont l'être sous la direction du Gouverneur en conseil, car ici, monsieur le président, il sera très difficile de contrôler la dépense et plus particulièrement par les membres de l'opposition lorsque nous aurons besoin de ces messieurs au comité des comptes publics, car ce n'est pas bien aisé de faire venir des témoins d'Angleterre ici quand nous en aurons besoin et, pour une raison ou pour une autre, ce sera presque impossible de les avoir ici.

Monsieur le président, je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps et je suis prêt à continuer la lutte tant que le peuple ne se sera pas prononcé sur cette question.

M. MARCIL (Bonaventure): Je désire signaler à l'attention du comité certaines déclarations contenues dans les documents soumis par le premier lord de l'amirauté et qui me paraissent très remarquables. Dans la première note soumise à la Chambre par le premier ministre le 5 décembre 1912, on n'indiquait pas que les navires dussent être construits en un endroit plutôt qu'en un autre. Les documents établissent que, d'octobre à janvier, l'amirauté exprima deux ou trois opinions différentes. Nous voici maintenant en présence de l'attitude la plus remarquable qui jamais ait été prise par le gouvernement anglais à l'égard d'une colonie autonome. Nous avons une lettre qui va faire époque dans l'histoire du Canada. On reconnaîtra, je pense, que le premier lord de l'amirauté a commis de très graves omissions au cours de cette note. Dans le premier document, celui sur lequel on s'est fondé pour nous demander de voter 35 millions pour la construction de trois dreadnoughts, il considérait que le peuple canadien devait être laissé entièrement libre à cet égard, qu'aucune influence ne devait être exercée sur nous, ni dans un sens ni dans l'autre. Et, cependant, à la suite de ces déclarations, et après que la discussion se fût poursuivie en cette enceinte pendant plusieurs semaines, et après avoir laissé croire au peuple canadien que les autorités anglaises avaient consigné tout ce qu'elles avaient à nous dire dans le premier document soumis par le premier ministre, le 5 décembre dernier, voilà que le premier lord de l'amirauté soumet de nouveaux faits à notre considération. Arrêtons-nous un instant à examiner l'importance des termes de la première lettre écrite par le premier ministre au premier lord de l'amirauté. Il écrit:

Cher M. Churchill,—On m'a suggéré...

Qui a suggéré? Les membres de son cabinet, les membres de la Chambre des communes, les officiers de la couronne au Canada, ou les personnes désireuses d'obtenir l'adjudication de la construction des navires en Angleterre? Nous n'en savons rien. D'après la teneur de la correspondance échangée entre le premier lord de l'amirauté et le premier ministre, n'avons-nous pas raison de dire que dès le début de cette affaire le premier ministre et ses collègues, sauf l'ex-ministre des Travaux publics, avaient résolu, longtemps avant

de se rendre en Angleterre l'an dernier, qu'il ne serait pas établi de marine canadienne, et qu'ils s'y sont rendus en vue de prendre des mesures pour une contribution?

Je crois que nous pouvons considérer cela pour admis. En 1909 le premier ministre déclarait que si, après avoir consulté l'amirauté, les propositions qu'il aurait soumises n'étaient pas acceptées par cette Chambre, il en appellerait au peuple. L'occasion de remplir cette promesse lui est offerte aujourd'hui; ce qui s'est passé en cette enceinte au cours de la dernière semaine et ce qui se répétera tout probablement cette semaine et celle qui suivra—aussi longtemps que la Chambre devra s'occuper de cette proposition—devrait suffire à le convaincre que sa politique est bien loin de rencontrer l'approbation du peuple canadien. Si je compulse les rapports détaillés des dernières élections générales, je constate que la gauche représente la moitié de la population du Canada presque et que—sauf une seule exception, le cas de l'honorable représentant de Queen-Sunbury (M. McLean)—l'opposition entretient le même avis sur cette question. La gauche insiste pour que l'on n'arrête pas cette nouvelle orientation politique, avant que le peuple n'ait été consulté. Si le Gouvernement désire que la besogne s'expédie en une façon rationnelle et digne de ce Parlement, il doit reconnaître que l'étude de ce projet peut facilement être retardée de façon à permettre à la Chambre d'expédier la besogne ordinaire; ensuite on en appellera au verdict des électeurs de ce pays.

Nous devons tenir compte de la campagne menée contre nous dans la province de Québec avant les dernières élections générales et au cours de la lutte électorale partielle de Drummond-Arthabaska; nous ne pouvons oublier les attaques auxquelles sir Wilfrid Laurier a été en butte après qu'il eût déposé son projet de loi relatif à la création d'une marine de guerre canadienne. Le gouvernement anglais était tellement convaincu alors que les ministres canadiens s'efforçaient de faire quelque chose en faveur de l'empire, qu'il adoptait un décret du conseil définissant les devoirs de la marine de guerre canadienne. Cette dernière subsiste encore conformément au statut adopté par le Parlement du Canada et aux règlements de l'amirauté. Voici que cette dernière, toutefois, s'applique à tenter tout ce qu'elle peut concevoir pour mettre des entraves à la politique loyale et large que notre pays a arrêtée dans le dessein d'apporter à la défense de l'empire le concours efficace des Canadiens, car, peu importe qu'on invoque l'urgence ou tout autre motif, que ce soit cette année ou l'an prochain, il faut résoudre d'une façon ou d'une autre ce problème difficile.

M. MARCIL (Bonaventure).

Je citerai de l'Annuaire de la marine de guerre les règlements qui se rapportent à la marine de guerre canadienne, afin que mes électeurs puissent connaître la nature de ces règlements. Ils ne craignent pas d'assumer leur part de ces obligations; ils gagnent leur vie sur l'océan et ils seront les premiers à souffrir si jamais le Canada est envahi par l'étranger, parce qu'ils demeurent à l'embouchure du Saint-Laurent. Je tiens à ce qu'ils sachent que le gouvernement britannique a approuvé l'attitude prise par l'ancienne administration canadienne; qu'il a reconnu l'existence d'une marine de guerre canadienne et qu'il a assigné à cette dernière des devoirs et une zone d'action. Ce document est ainsi conçu:

Le projet de défense, tel qu'arrêté par les représentants de la Grande-Bretagne, et des colonies autonomes d'outre-mer, et tel qu'adopté par la conférence impériale de 1911, stipule:

i. Les forces navales et terrestres des dominions du Canada et de l'Australie seront exclusivement sous la haute main de leurs gouvernements respectifs.

On nous a dit que la marine de guerre canadienne est une marine séparatiste, mais telle n'est pas l'opinion de l'amirauté.

ii. L'entraînement et la discipline des forces navales des colonies seront généarlement semblables à la discipline et à l'entraînement en vigueur dans le cas de la marine de guerre du Royaume-Uni et, après entente, les officiers et les hommes desdites forces pourront remplacer ceux qui se trouvent sous la haute-main de l'amirauté britannique et réciproquement.

iii. Les navires des forces navales de chacune des colonies autonomes battront à la poupe l'enseigne blanche, symbole de l'autorité de la couronne, et au mât de beaupré le drapeau particulier de cette colonie autonome.

C'est ici reconnaître le droit du peuple canadien, en sa qualité d'habitant d'une des parties qui composent l'empire britannique, d'organiser lui-même une marine de guerre et de posséder en propre des navires qui battront le pavillon britannique d'une façon telle que toute idée d'une marine de guerre séparatiste devrait disparaître en face d'un document semblable. Mais voyons plus loin:

iv. Les gouvernements canadien et australien auront leurs propres stations navales tel qu'agréé de temps à autre.

Le gouvernement britannique a-t-il eu confiance en nous? Il a compris qu'il pouvait compter sur les habitants canadiens français de la province de Québec, puisque l'un d'entre eux, remplissant la fonction de premier ministre de la première colonie de l'empire, était le prmier homme d'Etat des colonies autonomes d'outre-mer à soumettre un projet ayant en vue la défense de ces mêmes colonies.

Les limites assignées à ces différentes stations sont les suivantes: la station canadienne de l'Atlantique comprendra les eaux au nord du 30e degré de latitude nord et à l'ouest du 40e degré du méridien de longitude occidentale.

La station canadienne du Pacifique comprendra les eaux au nord du 30e degré de latitude septentrionale et celles qui se trouvent à l'est du méridien sous le 180e degré de longitude.

On doit déplorer que cette question soit descendue dans le champ de la politique des partis. En France et dans quelques autres pays européens, les questions qui ont trait à la défense sont exclues du domaine de la politique; on les renvoie à l'étude de comités choisis à cet effet. Le mémoire auquel je fais allusion ajoute:

vi. Au cas où un gouvernement canadien ou australien désire envoyer des navires dans une partie quelconque de l'empire britannique en dehors de ses propres stations, il devra en donner avis à l'amirauté britannique.

Je me glorifie de ma qualité de sujet britannique. Je le suis de naissance. Nous comptons dans la province de Québec un grand nombre de personnes qui ne peuvent se targuer d'avoir cette qualité et ce jeu d'attrappe-nigauds de la part du gouvernement britannique.

Quelques VOIX: Règlement.

M. MARCIL (Bonaventure): Le terme est parlementaire.

Une VOIX: Il n'est pas choisi.

M. MARCIL: Il n'est peut-être pas choisi, mais le fait n'en subsiste pas moins. Le gouvernement britannique est une institution humaine et aucunement divine. Ce qui étonne notre population, c'est ce que le gouvernement britannique se propose d'accomplir. Elle se demande s'il est sincère dans le cas de cette question ou s'il veut se moquer d'elle après s'être moqué de lui-même. Notre peuple n'est pas très au courant des méthodes de l'amirauté, car il y a longtemps que Downing-Street fait loi au Canada.

La province de Québec s'est bravement insurgée contre l'autocratie de Downing-Street; elle a obtenu pour le Canada le gouvernement autonome dont nous jouissons maintenant.

Etant donné qu'on nous demande aujourd'hui de voter un certain montant d'argent qui aidera à maintenir les forces navales de l'empire et bien que l'amirauté ait déclaré qu'elle n'exercera pas la moindre pression sur le Canada pour l'engager à adopter une politique navale quelconque, la seule condition étant que, si nous lui donnons des navires, ceux-ci devront être des unités de premier ordre; tenant compte de ces faits, il nous reste encore la déclaration du premier lord de l'amirauté allant à dire que le Canada ne peut accomplir ce qu'ont pu faire depuis des générations les plus petits peuples de l'Europe. Si le Parlement du Canada avait décrété en 1909 que la défense navale du Canada devait relever de la marine de guerre britannique, nous aurions exécuté à la lettre cette entente. Que signifie donc cette nouvelle attitude du gouvernement britannique? Traite-t-on le Canada à la légère et d'une façon inconsidérée? Si, lors de son voyage en Angleterre, le premier ministre avait jugé à propos et avec raison d'informer l'amirauté que le peuple du Canada ne voulait pas d'une marine de guerre canadienne, il aurait été raisonnable d'espérer qu'on déposerait immédiatement sur le bureau de cette Chambre un projet de loi destiné à faire disparaître de nos statuts la loi relative à la création d'une marine de guerre; à renvoyer à l'Angleterre le "Niobé" et le "Rainbow" et à mettre fin à l'effort digne de tous éloges, tenté par le Canada en vue d'organiser un service naval qui lui fût propre. En Grande-Bretagne même on se permet de critiquer les actes du premier lord de l'amirauté. Je ne me serais pas permis de blâmer M. Churchill, mais, comme il lui a plu d'écrire deux lettres dans le but de condamner la politique soumise par le très honorable chef de la gauche en cette Chambre, j'estime que j'ai parfaitement le droit de dire qu'en Angleterre nombreux sont les hommes politiques qui condamnent les méthodes de M. Churchill et qu'un grand nombre d'hommes d'Etat le tiennent pour quelqu'un dont l'incompétence est complète en sa qualité de chef de la marine de guerre britannique. A la page 53 de la brochure publiée par la Ligue Maritime Impériale, intitulée "Britain's Imminent Danger" les honorables députés trouveront des détails intéressants sur les actes et la politique du premier lord de l'amirauté. Le contribuable canadien n'hésitera-t-il pas à assumer une part de cette contribution de $35,000,000, lorsqu'il se demandera pourquoi le gouvernement britannique s'est laissé assaillir à propos des moyens adoptés par M. Churchill et qu'il cherchera à comprendre pourquoi l'amirauté a négligé de faire certaines nominations et a permis qu'on laissât dans le trésor des montants votés au sujet de la marine de guerre, montants qui n'ont jamais été dépensés?

Je dois reconnaître que, lorsqu'il s'est rendu dernièrement à Belfast pour y prononcer un discours sur le Home Rule, il en a agi ainsi au péril de sa vie.

Avant de traiter un autre aspect de la question j'aimerais faire observer que dans cette même brochure on laisse entendre que ce qui manque aujourd'hui dans la marine de guerre britannique ce sont les hommes. Dans cet ouvrage on parle d'éventualités prochaines. Devons-nous comprendre qu'il nous faudra acquitter une contribution chaque fois qu'une urgence surgira, ou devons-nous dire que, lorsque l'Angleterre

est réellement en danger, nous ne pouvons offrir de contribution, parce qu'il a été entendu en 1913 que nous acquittions une contribution à cause de l'urgence qui existait alors et que nous n'entendrions pas établir alors le régime des contributions? Une fois que nous aurons commencé dans cette voie, nous nous arrêterons où? nous ne le savons pas.

J'aimerais également citer certains passages de l'ouvrage intitulé " The Command of the Seas" et qu'a écrit M. Archibald Hurd que les Canadiens connaissent sous le nom de plume de "Windermere", le correspondant du "Star", de Montréal. Ce livre décrit la position dans laquelle se trouve l'Angleterre et il donne un aperçu des motifs qui peuvent engager M. Churchill a dire que le Canada ne peut construire lui-même de navires de guerre et que ces derniers doivent être mis sur chantiers en Angleterre. Il laisse aussi entendre que, lorsque M. Winston Churchill a signé les lettres qu'il a adressées au premier ministre du Canada, il a tenu compte, avant tout, des intérêts des contribuables et des électeurs anglais, estimant qu'il ne devait rien faire pour soulager les contribuables et les électeurs du Canada. Une leçon de chose très appropriée nous est donnée par nos voisins du sud dans la déclaration d'un des officiers de marine les plus distingués du jour. Cet homme affirme que la création et le développement d'une marine de guerre adéquate contribuent le premier pas vers le développement moral d'un pays.

En ce pays nous avons mille fois les ressources de l'Angleterre—le fer, l'acier, la houille, les chutes d'eau, le nickel—Nous avons le grand Nord-Ouest canadien, dont pas plus de douze ou treize pour cent des terres sont à présent en état de culture. Nous avons un pays immense et nous faisons des progrès à pas de géant, à moins que l'on ne propose de nous circonscrire dans les limites de notre pays. Nous ne devons pas être une nation maritime. Nul Canadien n'est digne d'être un Breton sur mer et de prendre la place des hommes qui ont livré les combats de l'Angleterre et du Canada sur les Grands lacs en 1812! Les Canadiens d'aujourd'hui resteront-ils à la maison et travailleront-ils sur la ferme parce que cela rapporte plus d'argent? Lorsqu'il y aura des combats à livrer enverront-ils de l'argent dans la Grande-Bretagne et diront-ils au peuple anglais de livrer lui-même les combats de la patrie? Je le regrette pour le Canada et je le regrette pour le très honorable premier ministre dont la carrière promettait de produire plus de bien. Je regrette qu'il ait jugé à propos de faire ce faux pas en acceptant les suggestions du premier lord de l'amirauté, qui n'est pas, comme je l'ai dit, au-dessus de tout reproche dans son propre pays. Je voudrais aussi citer l'"Evolution of Sea Power", par P. A. Silburn, membre du parlement de l'Union sud-africaine, dans lequel l'auteur traite des défenses par terre des diverses possessions, y compris le Canada:

Nous constatons que le Canada est exceptionnellement riche en toutes espèces de matières premières, qui ont une portée importante sur la puissance maritime moderne. La houille, le bois, la maganèse et autres minerais de fer, le nickel et le pétrole brut y abondent. Les aciéries de la Dominion Iron and Steel Company peuvent produire 1,000 tonnes d'acier Bessemer par jour, et la plupart des fonderies du Canada peuvent produire toute espèce de pièces de machines et d'arbres de couche ayant jusqu'à trente pouces de diamètre Sous la pression exercée par une guerre les fonderies les plus considérables pourraient produire des plaques de blindage et des projectiles. Depuis quelque temps le Dominion possède son propre arsenal, situé à Québec, auquel est annexé une fabrique d'armes de mousqueterie. Il n'y a pas moins de seize fabriques d'explosifs dans diverses parties du Dominion et toutes peuvent produire des munitions de premier ordre. Les ports de Halifax, Sydney et Esquimalt ont des bassins de radoub presque égaux à ceux de n'importe quel port de la Grande-Bretagne, et la contrée en arrière de ces ports est riche en fertilités naturelles et en cette matière première si essentielle pour appuyer la puissance maritime.

Je crois que nous devrions envoyer une copie de ceci au premier lord de l'amirauté. Cet écrivain parle aussi de l'importance de défendre l'Afrique-Sud. Bien que l'Angleterre puisse être appelée quelque jour à défendre ses mines d'or, elle peut aussi être appelée à défendre le pain nécessaire à sa subsistance et pour lequel elle doit compter sur le Canada. En conséquence, nous prétendons, dans l'amendement maintenant soumis au comité, que le premier devoir du Canada est de suivre le programme que nous avons unanimement adopté en 1909, et qui a été rectifié par le gouvernement britannique. Nous étions un peuple uni, il y a trois ans, et nous pouvons encore être un peuple uni. Le parti libéral veut bien s'en rapporter à la décision du peuple canadien au sujet de cette question. Nous l'avons étudiée avec soin. Donnons au peuple l'occasion d'exprimer son opinion. Que le contribuable canadien qui devra payer l'impôt pour servir cette somme de $35,000,000 ait son mot à dire à ce sujet.

Il y a sur le Feuilleton d'importantes questions qui réclament l'attention: telles que la loi des banques et la législation relative aux chemins de fer. En un mot, nous voulons faire ce pour quoi l'on nous a envoyés ici. J'ai été envoyé ici pour m'occuper de questions canadiennes, et je n'ai rien à voir aux questions étrangères. Nous avons toujours été disposés à nous en rapporter à l'Angleterre pour ses relations extérieures. La France est son alliée, et s'il y a une

influence restrictive qui doive prévenir toute invasion allemande de la Grande-Bretagne c'est le fait que la France est son alliée. Nous en sommes arrivés en ce qui concerne la défense à un programme fixe qui est inscrit dans nos statuts, et je demande si c'est l'intention du Gouvernement du jour d'abroger la loi de la marine ou s'il doit retenir une marine ici et donner en même temps une contribution à la Grande-Bretagne. Nous voulons savoir où nous en sommes. Nous ne pouvons nous fier à l'amirauté britannique, ni au premier lord de la marine, vu les mémoires contradictoires qu'il nous a envoyés et la part, presque entachée de partisannerie qu'il a prise en cette affaire. Pour cette raison, nous ne pouvons avoir confiance en lui. M. Churchill a un programme impérial étroit, un programme impérial tel que compris par l'élément jingoiste en Angleterre, mais ce n'est pas là le vrai programme impérial tel que nous le comprenons. Le véritable programme impérial est celui qui a fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui, c'est celui qui a fait des anciens colons des bords du Saint-Laurent de fidèles et dévoués sujets de la Grande-Bretagne; qui a fait des habitants du Sud-africain de fidèles sujets de la Grande-Bretagne et qui a répandu des bienfaits inouïs sur les millions de gens qui pullulent aux Indes, en Egypte et dans toutes les parties de l'univers. Tel est l'impérialisme que nous sommes prêts à appuyer, que nous avons appuyé par le passé et en faveur duquel tout membre de cette Chambre serait heureux de voter dès demain. Si, demain, la Grande-Bretagne avait besoin de 50,000 hommes en cas d'urgence, est-ce que l'on perdrait une seule heure avant d'envoyer cette aide, et cependant, nous nous chicanons nuit et jour et la Chambre des communes est dépréciée aux yeux du peuple. Si nous, de la gauche, sommes obligés de nous soumettre ce sera après épuisement complet. S'il nous faut nous soumettre, nous nous soumettrons sachant que nous avons défendu ce que nous croyons être juste. Je n'ai pas l'intention de me soumettre, et je sais que mes commettants m'approuveront sur ce point.

M. OLIVER: Lorsque l'on a présenté les résolutions, il a été dit que cette contribution de la part du Canada constituait une satisfaction partielle des obligations que le Canada doit à l'empire pour les bienfaits qu'il en a reçus dans le passé, ce qui, ajoutait-on, était une preuve de la fidélité et de la confiance en l'empire pour l'avenir. On a prétendu que c'était un cadeau de $35,000,000 par la loyale population du Canada à l'empire, pour la défense de l'empire. Je ne trouve pas cette signification dans le discours prononcé par le très honorable premier ministre, bien que je doive l'admettre ou l'affirmer, à mon avis, le discours ne dit pas la même chose dans toutes ses diverses parties. De fait, quelques-unes des parties semblent en contredire d'autres. A la page 709 il dit:

Ces navires seront à la disposition de Sa Majesté le Roi pour la défense commune de l'empire. Ils seront entretenus et dirigés comme faisant partie de la marine royale, et nous avons l'assurance que si, en tout temps, à l'avenir le peuple canadien désirait établir une unité canadienne de la marine britannique, ces navires pourront être rappelés par le Gouvernement canadien pour former partie de cette marine, et en ce cas, naturellement, ils seraient entretenus par le Canada et non par la Grande-Bretagne.

L'article 5 de la loi dit:

La dite somme sera payée, employée et appliquée, et les dits navires seront construits et placés à la disposition de Sa Majeté sujet aux termes, conditions et arrangements qui pourront être convenus entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

Ceci pourvoit absolument à ce que le bill donne effet aux phrases des discours que j'ai lues. Il n'y a aucun doute que ce crédit de $35,000,000 représente un prêt et non un cadeau, et c'est un prêt qui doit être fait à des conditions devant être arrêtées par le Gouvernement du Canada. Cette particularité de la proposition est unique. Si le but du Gouvernement était d'offrir à la Grande-Bretagne une aide efficace, d'augmenter, de fait, les forces navales de l'empire, il n'était pas nécessaire d'insérer la disposition que j'ai lue ou celle qui est contenue dans l'article 5. Une manière de donner une aide efficace serait de transmettre au gouvernement de la Grande-Bretagne $35,000,000 en argent pour qu'il en dispose à sa guise ou selon le désir de l'amirauté.

S'il y avait une urgence telle qu'on l'a prétendu, c'était la seule manière d'offrir cette aide. Le peuple et le Gouvernement de la Grande-Bretagne savent mieux que tous autres comment dépenser $35,000,000 en cas d'urgence; il est absurde de présumer que c'est nous qui savons le mieux comment cet argent doit être dépensé. Si, toutefois, le Gouvernement pensait savoir mieux, il était tout à fait dans l'ordre pour lui de pourvoir à la construction de ces trois superdreadnoughts devant être livrés à la Grande-Bretagne, et être utilisés de la manière jugée à propos, par le Gouvernement de la Grande-Bretagne, dans l'intérêt de la défense navale de l'empire. Si l'on admet que nos honorables amis étaient de bonne foi en faisant leurs déclarations, il leur faut, ou donner l'argent directement à l'amirauté britannique ou bien, après avoir construit les navires, les livrer à l'amirauté britannique pour qu'elle en fasse ce qu'elle voudra. C'est précisément ce que les honorables ministres ne font pas et en cela ils démentent les déclarations qu'ils ont faites.

Après l'adoption de la loi du service naval, les honorables membres de la droite ont qualifié de marine séparatiste la marine devant être établie en vertu de cette loi. Qu'il me soit permis de citer les dispositions de la loi du service naval sur laquelle cette accusation est basée. Les articles 22 et 23 se lisent comme suit:

22. Le Gouverneur en conseil peut mettre les forces navales ou toute partie de ces forces en service actif en tout temps lorsqu'il lui paraît opportun de le faire pour cause d'urgence.

23. En cas d'urgence le Gouverneur en conseil peut mettre à la disposition de Sa Majesté pour le service naval ou toute partie de ce service, tous navires ou vaisseaux du service naval et les officiers et marins de service à bord de ces navires ou vaisseaux, ou tous officiers ou marins appartenant au service naval.

Permettez-moi, monsieur le président, d'attirer votre attention sur l'absolue identité de la disposition contenue dans la loi du service naval, en ce qui concerne le contrôle pour le Canada, avec les dispositions de l'article 5 du bill maintenant soumis à la Chambre et que j'ai déjà citées. C'est une proposition séparatiste lorsqu'elle est contenue dans la loi du service naval, et une preuve de fidélité absolue lorsqu'elle se trouve dans la loi relative à l'idée navale. Je soutiens qu'une condition considérée comme sujette à objection dans la loi du service naval est comme telle dix fois accentuée aux termes du présent bill. En vertu de la loi du service naval, les navires devraient être construits, armés, pourvus d'équipages et entretenus par le Canada et, lorsqu'ils étaient transférés, ils allaient à l'amirauté britannique à ces conditions. Lorsqu'on les ramenait en Canada, le gouvernement britannique ne souffrait aucun préjudice de cette mesure. Mais en vertu du présent bill, il n'y a pas de concours de circonstances qui pourrait empêcher le retrait des navires, en vertu des dispositions de l'article 5, d'être préjudiciable au gouvernement britannique et à la puissance maritime de l'empire. Je n'ai aucune objection à ce que l'on affirme l'autorité du Gouvernement canadien sur ce qui est la propriété du Canada, mais si cela est bien de la part du Gouvernement actuel cela était également bien, lorsque cela s'appliquait au programme de ses prédécesseurs. Cependant, la différence est évidente; cette mesure, si elle était prise en vertu de la loi du service naval, ne nuirait ni aux autorités impériales, ni à la mesure britannique. On ne saurait nier que le présent bill pourvoit à ce que les navires soient ramenés en Canada.

Le PRESIDENT: Est-ce que l'honorable député parle au sujet de l'article 5?

M. OLIVER: Non, mais j'en parle pour corroborer ce que je dis de l'objet du discours du premier ministre. Au lieu de nous demander de voter cette somme d'argent sous forme de don à la Grande-Bretagne, on nous demande de la voter comme un moyen de défense navale impériale, en ajoutant que le Gouvernement pourra demander le renvoi de ces navires sujet à une entente avec l'amirauté, ce qui serait conforme aux déclarations du premier ministre lors du dépôt du projet de résolution. Je désirerais savoir ce que deviendront ces navires à leur retour au Canada. Pour la défense de ce pays, il faudra ajouter aux trois dreadnoughts un nombre suffisant de navires auxiliaires, et à ce sujet, je désire citer un extrait de l'ouvrage de lord Charles Beresford, que j'emprunte à la page 165:

On peut indiquer sommairement les choses essentielles à une escadre en temps de guerre. Le nombre des croiseurs doit être de cinq pour deux cuirassés d'escadre en grands croiseurs cuirassés. La flottille de petits croiseurs doit être placée de manière à former un écran protecteur à 120 ou 140 milles de tous les côtés de l'escadre. Une escadre n'a pas d'autre moyen de se déplacer de nuit sans courir le risque d'être détruite par la flottille des torpilleurs. Aucun moyen de défense contre les torpilles ne peut effectivement protéger une flotte de cuirassés d'escadre qui est attaquée de nuit par des détachements de torpilleurs.

Lord Charles Beresford est la plus grande autorité de notre temps en matière navale, et ce qu'il démontre dans son ouvrage c'est que, pour la défense des côtes, pour la protection des routes commerciales et des dreadnoughts eux-mêmes, il doit y avoir une flottille auxiliaire de croiseurs non cuirassés, de contre-torpilleurs et de sous-marins. Par conséquent, lorsque le Gouvernement canadien jugera à propos d'exercer le droit (que laisse entrevoir le discours dans lequel le premier ministre a exposé son programme et que mentionne l'article du bill) de faire revenir ces trois dreadnoughts, il sera tenu par la force des circonstances d'adjoindre à chacun une flottille auxiliaire, et il devra former trois escadres, au lieu de deux d'après le projet du parti libéral.

J'ai entendu des députés de la droite soutenir que les deux escadres proposées par l'opposition coûteraient trop cher; cependant, si l'article 5 du présent bill doit répondre à l'objet qu'il laisse entrevoir, le projet du Gouvernement comporte la formation de trois escadres, au lieu de deux.

M. PERLEY: Où trouvez-vous la mention de trois escadres dans le discours du premier ministre?

M. OLIVER: S'il fait revenir les trois dreadnoughts, il devra adjoindre à chacun des navires auxiliaires, ce qui entraînera la formation de trois escadres, au dire de

lord Charles Beresford dont la parole a un si grand poids.

M. STEWART (Hamilton): Ne croyez-vous pas que M. Churchill soit un peu au courant de la question?

M. OLIVER: Le premier lord de l'amirauté n'a pas d'expérience nautique, mais lord Beresford a été mêlé à la marine depuis sa jeunesse; il a une connaissance pratique de tout ce qui se rapporte au commandement ou à la bonne condition d'un navire de guerre et j'accepte sa parole. Je n'accepterais pas la parole de lord Charles Beresford en toute chose, car lorsqu'il traite des sujets qui ne sont pas de sa compétence, son opinion n'a pas plus de poids que l'opinion du premier venu.

M. BRADBURY: Accepteriez-vous sa parole au sujet des besoins de l'empire à l'heure qu'il est?

M. OLIVER: Cela est différent. Sur ce point mon opinion vaut probablement la sienne. Ainsi, j'ai beaucoup voyagé dans les prairies de l'Ouest, et bien que lord Beresford ait été amiral de la flotte et qu'il soit membre des la Chambre des communes d'Angleterre, je m'y connais mieux que lui lorsqu'il s'agit de voyager dans les prairies, mais force m'est d'admettre qu'il est mieux renseigné que moi sur les navires de guerre. Lord Charles Beresford déclare explicitement que les dreadnoughts en eux-mêmes et d'eux-mêmes sont dangereux plutôt qu'utiles à moins d'être escortés par des navires auxiliaires, et il prouve sans conteste que, lorsque le gouvernement canadien fera revenir ces trois dreadnoughts, il sera tenu de former trois escadres dans les eaux canadiennes aux frais des contribuables du Canada. Si le gouvernement canadien n'a pas cette intention, les déclarations du premier ministre n'étaient pas sincères.

M. AIKINS: Pourquoi séparerions-nous ces trois dreadnoughts si nous les faisions venir de la mer du Nord?

M. OLIVER: Je ne dis pas qu'ils seront séparés.

M. BLAIN: L'honorable député (M. Oliver) laisse entendre que nous les ferions revenir tous les trois en même temps.

M. OLIVER: Je ne laisse rien entendre; je parle des déclarations du premier ministre à l'appui de son projet.

M. BLAIN: L'honorable député interprète les paroles du premier ministre comme si elles voulaient dire qu'on fera revenir les trois dreadnoughts en même temps.

M. OLIVER: Pas du tout. Peu importe qu'on les fasse revenir un à un ou tous les trois en même temps. Même si un seul revient, il faudra lui adjoindre des navires auxiliaires qui formeront une escadre; et s'ils doivent jamais revenir, le premier ministre n'était pas sincère lorsqu'il a tenu ce langage.

Je signale à la Chambre la conséquence qui doit découler logiquement de cette proposition du cabinet. Je ne trouve pas à redire à la proposition comportant qu'il nous faut trois unités de flotte, mais ce que je ne veux pas, c'est que la droite se réclame, en certains quartiers, d'avoir un projet moins coûteux que celui des libéraux. Je tiens à faire voir que rien ne lui donne raison de le prétendre.

M. STEWART: Qu'avez-vous à dire du "Niobé" et du "Rainbow"?

M. OLIVER: Ils appartiennent au Gouvernement que l'honorable député appuie. A ce Gouvernement de faire disparaître tout le discrédit qui peut s'être attaché à ces navires.

M. STEWART: Vous commencez à avoir peur.

M. OLIVER: Les Canadiens ne redoutent aucune dépense légitime; ils sont tout aussi prêts à payer le prix de trois que de deux unités de flotte, pourvu qu'ils approuvent l'usage qu'on en doit faire et qu'ils en reconnaissent l'utilité. Mais je ne veux pas que la droite se dise, en certains quartiers, généreuse jusqu'à l'excès envers l'empire et que, dans d'autres, elle se vante d'avoir élaboré un projet moins coûteux que celui des libéraux. Ces trois croiseurs de combat vont coûter non pas $35,000,000, mais $39,000,000, et quand on les ramènera dans les eaux canadiennes, on les escortera de navires auxiliaires ayant coûté $36,000,000. Par conséquent, si le premier ministre était de bonne foi lorsqu'il a présenté la proposition maintenant à l'étude, il faut en conclure que nous allons dépenser, en fin de compte, $75,000,000, imputables sur le capital.

M. MEDERIC MARTIN (Sainte-Marie, Montréal) (texte): Monsieur le président, je me lève non pas avec l'intention de faire un long discours, mais seulement pour exprimer mon opinion sur la présente question de la marine.

Lors des élections du 21 septembre 1911, j'ai fait la lutte seulement sur deux questions. Je veux parler de la question de la réciprocité et de la fameuse question de la marine.

Comme vous avez pu le constater, ma majorité dans ma division a augmenté de 1,300, c'est-à-dire, j'ai été élu avec 2,177 voix. J'ai réussi à obtenir ce résultat, parce que j'ai traité la question de la marine et la question de la réciprocité telles qu'elles étaient.

Au cours des dernières élections, sur la question de la marine, les nationalistes ont prétendu que la loi de la marine n'était pas telle qu'elle avait été présentée par sir

Wilfrid Laurier. On a commencé à tirer le premier coup de canon à Sainte-Eustache, et ce sont les nationalistes qui ont tiré le premier coup, et je crois que mon honorable ami, le président de ce comité, était présent à cette assemblée.

Monsieur le président, je suis étonné de voir l'attitude de certains représentants dans cette Chambre, surtout les représentants de la province de Québec. Le ministre du Revenu de l'intérieur qui était présent à cette assemblée de Sainte-Eustache avec ses autres amis les nationalistes, discréditaient la politique de sir Wilfrid Laurier, en disant que c'était une loi obligatoire, et que ce n'était pas une marine canadienne; et qu'on serait obligé d'envoyer nos enfants se battre dans les mers étrangères pour servir de chair à canon. Que la politique de M. Borden n'était pas meilleure; que lui voulait envoyer de 15 à 18 millions à l'Angleterre. Il n'a pas même eu le courage de dire le vrai montant, c'est-à-dire 25 millions. Même que sir Wilfrid Laurier avait vendu le Canada à l'Angleterre.

Eh bien, monsieur le président, quand on voit des hommes comme ceux-là tels que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, après avoir fait de telles déclarations, devant un auditoire de cinq à six milles personnes, entrer dans le cabinet de M. Borden, après avoir pris comme chef M. Monk, je dis que ces hommes-là ne sont pas dignes d'obtenir un portefeuille.

La province de Québec a été trompée le 21 septembre 1911. Si aujourd'hui le gouvernement conservateur est au pouvoir c'est parce que les nationalistes se sont ralliés au parti conservateur et ont renié leur chef Monk qui, lui, a eu le courage de résigner, tenant à respecter sa parole plutôt que de rester attaché à un portefeuille de ministre qui avait été acquis dans de telles circonstances. Or, suivez donc l'exemple de ce chef, résignez.

Eh bien, monsieur le président, j'ai discuté franchement cette question de la marine devant mes électeurs.

Comme je viens de le dire, je ne suis pas ici avec une majorité de sept ou huit, mais avec une majorité de 2,177, et pourquoi? parce que j'ai traité la question devant mes électeurs sous son vrai jour. Car je suis un de ceux qui croient qu'un homme public, lorsqu'il a à discuter devant ses électeurs une question quelconque, il est de son devoir de le faire aussi clairement et aussi honnêtement que possible pour leur permettre de se former une opinion bien définie et ne pas faire comme ont fait les farceurs nationalistes, de dénaturer la loi de la marine du commencement à la fin par toute la province de Québec.

Il s'agit maintenant de se choisir une politique, il s'agit d'avoir une marine canadienne ou envoyer 35 millions à l'Angleterre. Eh bien, je dis que la meilleure politique à adopter dans l'intérêt du Canada est

celle du parti libéral adoptée en 1910, et cela dans l'intérêt de l'Angleterre. Il est vraisemblable que tous les dominions se construisent une marine. Supposons que l'Angleterre est en guerre, par le fait de mettre en activité nos deux flottes de l'Atlantique et du Pacifique, nous participons indirectement à aider l'Angleterre, pour la bonne raison que l'Angleterre n'aura pas besoin de diminuer ses forces car elle saura qu'il n'y aura aucun danger du côté du Canada vu que le Canada fait la garde sur son littoral.

Si par exemple nous décidons d'envoyer en Angleterre 35 millions pour qu'elle se construise trois dreadnoughts, je crois que cette politique ne sera pas aussi avantageuse que celle du parti libéral, pourquoi? Le voici: je suppose qu'à un moment donné l'Angleterre est aux prises avec une autre puissance et que notre Dominion, le Canada, n'a aucun moyen de défense maritime, il faudra donc à l'Angleterre diminuer ses forces en envoyant le nombre de bateaux nécessaires pour protéger sa propriété. Or, à quoi aurait servi cet envoi de 35 millions? N'est-il pas préférable de les dépenser ici, ce qui nous permettra de développer de nouvelles industries et encourager nos ouvriers. Je trouve que donner 35 millions ce n'est pas sérieux, car c'est donner à plus riche que soi et surtout à quelqu'un qui n'en a pas besoin. Je cite comme exemple un fait d'actualité, tout le monde sait par la voix des journaux que l'homme le plus riche des Etats-Unis, Rockfeller, est malade aux Indes. Si ses simples commis de ses bureaux de New-York allaient trouver le gérant de M. Rockfeller et demandaient d'emprunter cinq mille dollars de Rockfeller et les lui envoyaient comme cadeau pour lui aider à payer son médecin, cela serait une farce. Il en est de même des 35 millions que le parti conservateur veut envoyer à l'Angleterre. Pour ma part, je suis opposé carrément à toute contribution et je dis qu'il serait préférable de construire une marine.

Maintenant, monsieur le président, l'honorable premier ministre a, hier soir, déposé sur la table de cette Chambre un document envoyé par le premier lord de l'amirauté anglaise, M. Churchill; le premier ministre a cru que c'était dans l'intérêt de sa cause, mais c'est le contraire, c'est dans l'intérêt de la nôtre. Dans ce document il est dit que le Canada n'était pas capable d'entreprendre la construction de ses navires, que nous n'étions pas capables de construire une marine avant vingt-cinq à trente ans. C'est une insulte à l'adresse des manufacturiers et des ouvriers que d'avoir envoyé un tel document.

Je dis qu'il faut absolument commencer par construire notre marine, mais commençons tranquillement. Si l'Angleterre avait dit ce que dit M. Churchill aujourd'hui pour le Canada, lorsqu'elle a commencé la construction de sa marine, elle ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui; elle a dû commencer comme nous voulons le faire, graduellement. A mesure que l'Angleterre s'est

aperçu que le Canada grandissait en richesse et que le pays pouvait maintenir une milice, elle a rappelé ses troupes, mais n'a pas rappelé sa marine qui nous a gardés pendant cent cinquante ans. Ce ne fut qu'en 1905 que l'Angleterre se décida de rappeler ses derniers bateaux. Le pays ayant tellement augmenté, sous l'administration de sir Wilfrid Laurier, de 1896 à 1911, elle a cru que le Canada pouvait se protéger par lui-même. Donc, je répète que lorsque l'honorable premier ministre de ce pays n'a pas craint de déclarer dans cette Chambre que l'on ne pouvait pas, avant vingt-cinq ou cinquante ans construire une marine, il avait une bien petite opinion de ceux qui l'avaient élu premier ministre du Canada. C'est une insulte aux différentes classes qui composent notre population.

Maintenant, une autre raison pour laquelle cette mesure ne devrait pas être adoptée maintenant, c'est la question de la redistribution, pour la bonne raison que le pays n'a pas sa vraie représentation en cette Chambre. Pourquoi permettre à cinq députés de la province d'Ontario de discuter cette question quand ils n'ont pas même le droit de siéger en cette Chambre, si la redistribution était faite, et pourquoi priver les provinces de l'Ouest des seize représentants auxquels elles ont droit? Je dis que tant que le Parlement n'aura pas sa vraie représentation, vous n'avez pas le droit d'adopter un projet de loi de cette importance. Quant à l'urgence, il n'y en a pas plus aujourd'hui qu'il y en avait en 1865. Le même mouvement a été agité, les mêmes paroles ont été répétées et l'Angleterre n'a pas été encore attaquée.

Eh bien, monsieur le président, tant qu'il n'y aura pas un désarmement général pour assurer la paix universelle, il est de notre devoir d'aider la mère patrie en construisant une marine à nous, en Canada.

Pour ma part, je reste conséquent avec moi-même. J'ai voté pour la résolution du 29 mars 1909 et j'ai voté de plus pour la loi Laurier de 1910. Et si cette loi revenait encore devant le peuple, les électeurs du 21 septembre 1911 voteront plutôt en faveur de la politique de sir Wilfrid Laurier que pour la contribution de 35 millions à l'Angleterre telle que le propose le gouvernement actuel pour la bonne raison que l'électorat, tout spécialement dans la province de Québec, ne se laissera pas tromper, cette fois, par les discours des nationalistes qui ont contribué dans une grande mesure à la défaite du vieux chef libéral qui avait tant fait pour son pays.

M. A. W. CHISHOLM (Inverness): Voici maintenant cent-soixante-dix heures que nous discutons constamment une mesure devant le comité et les honorables membres de la gauche ont fait la plupart les frais de la discussion. Je suis fier d'appartenir à un parti qui est toujours prêt à combattre pour un principe, et jamais dans l'histoire du Canada l'on a assisté à une plus grande bataille que celle qui se livre durant la session actuelle. Les honorables membres de la droite et leurs journaux voudraient faire croire au peuple du Canada que nous faisons de l'obstruction. Quel que soit le nom qu'il leur plaira de donner à la lutte que nous faisons, l'opposition a l'intention d'épuiser tous les moyens légitmes pour empêcher l'adoption d'une mesure qui empiète sur l'autonomie de notre pays et donne 35 millions de l'argent du peuple à être dépensés en dehors du Canada. Tout cela est le résultat de complications politiques dans le camp du parti conservateur.

La question dont il s'agit est une de celles que j'ai étudiées avec le plus de soin possible, et ces recherches ont fait naître chez moi de profondes convictions. J'ai décidé, il y a déjà longtemps que je devais voter sur cette mesure. Représentant d'une population que je crois être une des plus intelligentes du pays, il m'a paru que je ne pouvais mieux faire que d'aller recueillir sur place l'expression d'opinion de mes électeurs. C'est ce que j'ai fait, et je suis heureux de le dire, j'ai été reçu par la plus nombreuse assemblée qu'il m'ait jamais été donné de voir dans le comté d'Inverness. J'ai obtenu une expression d'opinion de leur part, et à cette occasion, il m'a été donné de voir, une fois dans ma vie, ce que c'était qu'une splendide unanimité.

J'ai constaté que les habitants du comté d'Inverness étaient presque tous d'accord sur cette question, et j'ai compris que, si j'appuyais le projet de loi actuellement à l'étude, je n'aurais qu'une chose à faire: remettre mon mandat.

Je ne suis pas désireux d'entendre le son de ma propre voix, mais, en ma qualité de Canadien, fier de mon pays et de ses institutions, en ma qualité de sujet britannique, reconnaissant envers les splendides institutions que je tiens avant tout à voir se perpétuer, je ne me sens pas capable de voter en silence sur une question soumise à cette Chambre et qui se rapporte, comme la mesure actuelle, à la protection de l'empire. Pour les fins de mon argumentation, je me sens obligé de retracer l'histoire de cette question de participation du Canada à la défense navale de l'empire depuis 1902, alors qu'elle a été soulevée à la conférence coloniale par les ministres canadiens, jusqu'en 1910.

Je désire citer les passages suivants du mémoire des ministres canadiens au sujet de la défense navale, mémoire soumis à la conférence coloniale de 1902, et l'on verra par ces paragraphes que les ministres canadiens ont alors affirmé qu'un programme comportant une contribution en argent n'était pas vu d'un œil favorable par le peuple du Canada. Lord Selborne, dans son rapport de cette conférence, définit clairement, à la page 18, l'attitude prise par les

ministres canadiens et le premier ministre du Canada, et cette attitude a été appuyée par les deux grands partis politiques en ce pays jusqu'en 1910, alors que les exigences politiques ont acculé les honorables députés à la nécessité,—afin de complaire à une certaine école politique de la province de Québec désireuse de détruire sir Wilfrid Laurier—de faire l'une des cabrioles politiques les plus désastreuses dont l'histoire du pays fasse mention.

Les ministres canadiens regrettent de n'avoir pas pu accepter les idées émises par lord Selborne au sujet de la marine, et par M. St. John Broderick au sujet de l'armée. Les ministres désirent faire observer que leurs objections proviennent moins des dépenses qu'il faudrait faire que de la conviction que l'adoption des mesures proposées impliquerait une importante dérogation au principe de l'autonomie coloniale.

En terminant, les ministres répètent que, bien que le gouvernement canadien soit obligé de repousser les mesures proposées, il se rend parfaitement compte du devoir qui incombe au Canada de faire des dépenses aux fins de la défense à fur et à mesure que sa population augmente et que la richesse du pays s'accroit. Il consent à faire ces dépenses de manière à soulager le contribuable de la métropole de quelques-uns des fardeaux qu'il supporte, et il a le plus vif désir de réaliser son projet de défense en coopération avec les autorités impériales et d'après les conseils d'officiers impériaux experts, en autant que cela est compatible avec le principe de l'autonomie locale qui a été un si grand facteur du progrès de la cause de l'unité impériale.

En 1909, l'honorable député de Toronto-nord a introduit la question de la participation du Canada à la défense navale au moyen de la résolution suivante:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps à prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Ce projet de résolution a été accepté unanimement par la Chambre en 1909 comme étant l'expression des sentiments de la population canadienne. Je désire consigner dans le hansard quelques-uns des commentaires du député de Toronto-nord dans cette circonstance-là. Il disait dans un discours:

La première et la plus grande objection que j'aie à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. . .

Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre secours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, vous aurez bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien crée de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense.

M. CHISHOLM (Inverness).

D'après ce qui précède, on remarque que l'honorable député avait une opinion bien arrêtée sur cette question en 1909. Il déclare très clairement dans ce discours, fortement pensé, quelles étaient ses objections à une contribution en argent, et nul ne saurait douter de sa sincérité. Son raisonnement est sain, clair et irréfutable, et si jamais un chef a parlé au nom de son parti, l'honorable député de Toronto-nord l'a fait en cette occasion, comme cela a été rendu évident par les applaudissements avec lesquels les honorables députés ont accueilli ces paragraphes de ce fameux discours.

Plusieurs des honorables membres de la droite ont aussi pris part à la discussion de cette résolution, et tous l'ont fait dans le même sens que l'honorable député de Toronto-nord.

Je m'étonne que les membres de la droite abandonnent ainsi l'opinion exprimée par le député de Toronto-nord dans ces brèves paroles. C'est aussi ma conviction qu'ils se proposent d'adopter une politique de contributions permanentes pour la défense impériale et de renoncer absolument au projet d'une flotte canadienne. Je citerai un autre passage du discours du représentant de Toronto, afin de démontrer jusqu'à quel point le programme libéral était populaire dans le parti conservateur d'alors, afin de faire voir le changement radical qui s'est produit dans l'esprit des rêves des honorables membres de la droite, et afin de constater jusqu'à quel point il doit être difficile à leurs partisans dans le pays de suivre ces honorables députés dans la route tortueuse qu'ils suivent relativement à cette grande question.

Grâce aux immenses ressources dont est doté le Canada en vue de la production alimentaire, grâce aussi à notre grande puissance de production à d'autres égards, ainsi qu'aux avantages que nous retirons des océans qui nous entourent et de nos cours d'eau de l'intérieur, les vaisseaux canadiens, montés par des équipages canadiens, pourraient capturer un immense volume de commerce, et ainsi nous aurions à notre portée un puissant instrument d'expansion et de richesse. Mais pour réaliser cet objectif, force nous est bien de construire des navires d'acier. Jetez un regard sur la Grande-Bretagne parcourez ses côtes de Newcastle à la Clyde où existent de grands chantiers de construction maritime; quelles sont les puissantes forces en opération dans ce pays? La construction d'une flotte stimule aujourd'hui en Grande-Bretagne l'industrie de la construction des vaisseaux d'a-

cier et de fer. Les deux industries se prêtent un mutuel secours; ce sont deux industries connexes. Non seulement le Canada bénéficierait de l'inauguration au pays même de la construction de vaisseaux d'acier, mais la Grande-Bretagne en bénéficierait également.

De quelles paroles plus éloquentes aurait-on pu se servir pour démontrer la nécessité de l'adoption du programme du parti libéral? Quel langage plus énergique pourrait-on employer pour condamner le programme du Gouvernement sur cette question?

J'espère qu'à son retour au pays, le ministre du Commerce n'exprimera pas des sentiments contraires à ceux qu'il exprimait en 1909. Aucune de ses paroles d'alors ne pourrait être invoquée pour justifier l'attitude que prennent aujourd'hui les membres de la droite à l'égard du bill que le premier ministre a soumis à la Chambre. En 1909, le chef du Gouvernement considérait que le projet de résolution proposé par le député de Toronto-nord n'était pas assez explicite, et il proposait comme amendement le texte suivant:

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada que, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre aprouvera cordialement toute défense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

Il est surprenant de voir avec quelle facilité apparente les honorables membres de la droite sautent d'une politique à une autre dans cette question de défense navale. A cette époque-là le chef de l'opposition (M. Borden) proposait d'ajouter le mot "prompte" après le mot "organisation" et j'aimerais à citer brièvement quelques parties du discours que l'honorable premier ministre actuel prononçait à cette occasion. Il disait qu'il était d'accord avec le chef du gouvernement au sujet de la politique proposée dans la résolution. Aucun député libéral ne douta alors de la sincérité de mon très honorable ami, mais malheureusement, les circonstances ont changé. Nous voyons aujourd'hui les honorables membres de la droite chercher à défendre une politique qu'ils condamnaient alors, politique qui avait été tentée par l'Australie et jugée insuffisante. La politique de contribution ne donna satisfaction ni à l'Australie, ni à la mère patrie, et elle n'en donnera certainement pas davantage dans la circonstance actuelle parce que je ne crois pas qu'elle soit jamais mise en pratique par le Canada, parce que je crois que le peuple du Canada ne l'approuvera pas, et parce que le parti libéral a l'intention de rester fidèle à ses principes et d'épuiser tous les moyens légitimes afin que le peuple canadien décide la question, et parce que j'ai une confiance absolu dans le jugement du peuple canadien.

Il est survenu quelque chose qui a modifié l'attitude du parti conservateur. L'encre n'était pas encore séchée sur la résolution de 1908, qui a été appuyée par le maximum des deux côtés de cette Chambre, que les journaux du parti conservateur commençaient à critiquer la politique qui venait d'être approuvée. Vers cette époque-là une élection eut lieu dans un des comtés de la province de Québec. Un candidat nationaliste fut mis sur les rangs, et les orateurs qui appuyaient ce candidat ont dit aux électeurs de ce comté que Laurier adoptait un programme en vertu duquel les jeunes gens de Québec seraient arrachés de vive force, si cela était nécessaire, de leurs foyers, pour être égorgés sur les rives étrangères; qu'ils serviraient de cible aux balles des pays étrangers. Ils engagèrent les électeurs à voter contre le candidat du Gouvernement en leur disant que si le candidat nationaliste était élu, l'on n'entendrait plus jamais parler de la marine canadienne. Remarquez bien, monsieur le président, que la loi navale canadienne en question était basée sur la résolution passée avec l'appui des deux côtés de la Chambre, et qui serait appuyée aujourd'hui par les deux partis dans le pays, n'eût été l'urgence créée dans la province de Québec. Le parti conservateur en ce pays a dû abandonner l'attitude qu'il avait prise en 1909-1910, afin de venir en aide à ses alliés les nationalistes de Québec. Il a dû abandonner le véritable programme canadien et patriotique, lequel consistait à dépenser notre revenu dans notre propre pays, en y établissant des chantiers maritimes pour y construire nos propres navires, tant pour notre commerce que pour notre défense (naturellement, en proportion avec nos revenus) et il a été forcé d'adopter cette politique d'expédients, cette contribution en argent, adoptant ainsi un programme qui n'est ni canadien ni britannique, un programme qui sera, autant que je puis voir, fertile en difficultés constitutionnelles. Dans les élections générales de 1911, on suivit la même tactique.

Le chef du parti conservateur et les chefs du parti nationaliste dans Québec s'unirent pour avoir des candidats qui auraient le même programme, avec l'entente qu'après l'élection les deux partis n'en feraient qu'un. Ils se sont unis, et l'une des con-

ditions de cette union a été que l'on abandonnerait l'idée d'une marine canadienne. Mais le parti conservateur sera obligé de se présenter encore devant le pays, et je ne crois pas me tromper en disant qu'il sera alors obligé d'être plus explicite au sujet de sa politique navale qu'il l'a été dans le passé.

Nous arrivons maintenant à cette prétendue urgence. Si j'étais convaincu que l'Angleterre fût dans des circonstances critiques et que le moyen de lui venir en aide serait de lui offrir une contribution en espèces, je serais le premier à appuyer la proposition. J'appuierais de tout cœur toute mesure ayant pour but la sûreté de l'empire. Mais il m'est impossible de voir que l'Angleterre soit dans aucun besoin pressant. Si les circonstances sont critiques quelque part, c'est parmi les honorables membres de la droite, et pour voir si la mère patrie passait réellement par une crise on en chercherait naturellement les signes chez elle.

Il y eut deux campagnes électorales en Angleterre en 1909, et si une crise avait réellement existé, comment se fait-il qu'il n'en ait pas été question dans les discours des hommes publics pendant ces élections? Vous relirez en vain les discours des hommes publics appartenant aux deux partis politiques en Angleterre à cette époque là, et vous n'y trouverez aucune trace de crise quelconque. Je crois que c'est une preuve raisonnable que le peuple anglais est parfaitement tranquille. Je veux examiner les conditions financières de l'Angleterre, et je crois pouvoir démontrer qu'elles n'indiquent aucune crise quelconque. En voici une très forte preuve qui m'est fournie par le très honorable Winston Churchill lui-même.

Je suis certain que mes honorables amis de la droite, après les appaudissements qu'ils ont prodigués à cet homme l'autre soir dans cette Chambre, n'hésiteront pas à accepter son témoignage comme les membres de l'opposition l'acceptent sur certains aspects de la question. Dans un discours prononcé le 22 juillet 1912 dans la Chambre des communes d'Angleterre, M. Winston Churchill, au cours d'explications sur la portée et le caractère de la nouvelle loi allemande et de ses effets, disait:

> Nous aurons donc à partir de 1914 cinq escadres comprenant quarante et un cuirassés de premier ordre, et sur ces cinq escadres quatre seront en activité complète, une dans l'état que j'ai déjà décrit, et toutes auront des équipages expérimentés tirés des cadres du service actif, sans prendre sur les réserves, et nous nous efforcerons de faire en sorte que quatre de ces escadres soient toujours prêtes à un moment d'avis. Très souvent dans le cours ordinaire des choses, et lorsqu'on éprouvera quelque anxiété, toutes les cinq escadres seront prêtes. Il est bon cependant de ne pas oublier que, à part ses vingt-cinq cuirasséé d'escadre en pleine activité, l'Allemagne a quatre navires semblables dans sa division de réserve avec des équipages complets pris dans le service actif, et dans un cas de besoin ces cuirassés naturellement pourront être employés. Nous aurons donc à la fin de l'année 1914, un minimum de trente-trois et un maximum de quarante et un cuirassés d'escadre, portant des équipages complets et en pleine activité contre vingt-neuf navires allemands de même type... Et c'est après un examen minutieux et complet des qualités comparées de ces cuirassés et de ces escadres que l'amirauté est en état d'annoncer qu'elle est satisfaite des proportions proposées pour les deux années ou deux années et demie à venir... J'espère qu'il me suffira de dire que les mesures proposées sont, dans l'opinion de l'amirauté, au niveau des besoins de 1914 et 1915.

M. CHILSHOLM (Inverness).

Voilà qui est très satisfaisant. On n'y voit aucune preuve bien forte de la nécessité de la contribution actuelle. J'ai d'autres déclarations de membres du cabinet anglais. M. Churchill, parlant à Glasgow, à un banquet des syndics de la navigation de la Clyde, le vendredi 9 février 1909, disait:

> Je suis en mesure de vous faire un rapport très favorable sur la flotte anglaise. A tout navire d'une puissance étrangère nous sommes en mesure d'opposer un navire de même type mais nettement supérieur dans sa classe. ... Les rumeurs qui ont circulé dans la presse ces mois derniers que la marine l'année dernière n'était pas préparée, sont sans le moindre fondement... Je suis heureux de pouvoir vous dire qu'il n'y a nullement lieu de s'alarmer, nullement lieu de perdre la tête, nullement lieu de dénigrer les ressources de notre pays. Nous pouvons faire face à la situation avec un esprit tranquille, car il est juste et vrai de dire que sur tout point et à tous égards nous en sommes parfaitement maitres... Jamais n'avons-nous été en meilleure posture, et le pays n'a jamais montré plus d'unanimité dans sa résolution de maintenir la suprématie de la marine anglaise.

On pourrait croire à lire les comptes rendus dans les grands organes que financièrement la Grande-Bretagne se trouve dans une situation de déséquilibre, de faiblesse et de péril. Mais, bien entendu, comme vous le savez, ce n'est là que du bavardage. Les ressources que le chancelier de l'échiquier a à sa disposition sont plus que suffisantes pour parer aux besoins présents.

Dans le cours des cinq ou six années qui viennent de s'écouler, notre crédit s'est maintenu par l'extinction partielle de notre dette et la réduction des charges du compte-capital sur une échelle sans précédent dans l'histoire de notre pays ou d'aucun autre pays.

J'apprends par les journaux qu'un nombre important de personnes dans notre pays favorisent le négociation d'un emprunt considérable pour la marine. Je ne puis me défendre de la pensée que cette idée est mise de l'avant par des personnes qui n'ont pas été à même de bien se rendre compte de ce qui constitue la suprématie maritime de la Grande-Bretagne à l'heure actuelle.

Il serait sans doute facile pour le gouvernement anglais de négocier un emprunt de 50 à

100 millions de livres sterling pour les fins de la marine. Mais en quoi cela profiterait-il à la marine? Il nous faut construire pour la marine suffisamment de navires pour nous assurer une incontestable suprématie maritime. C'est du simple gaspillage que de construire plus de navires qu'il n'en faut pour cet objet en une seule année.

Ce qui est à désirer c'est que la construction se poursuive sans interruption suivant un plan tracé d'avance. Il n'y a et il n'y aura nullement lieu de rompre violemment ou bruyamment avec notre pratique actuelle.

La question financière ne nous inquiète nullement. Quelle que soit la somme requise pour assurer la défense de l'empire, elle sera demandée par le gouvernement et accordée par les représentants de la nation avec l'essentiment universel. (Applaudissements).

Nous ne courons aucun risque de nous voir distancer en fait d'organisation navale, à moins que nous ne le voulions bien.

Quoi qu'il arrive à l'étranger, nous ne nous plaindrons pas ici. On ne hissera pas de signaux de détresse, on n'appellera pas au secours. (Applaudissements). Si l'effectif des forces de quelque nation européenne est relevé, nous n'aurons pas de difficulté à combler les lacunes à la satisfaction de notre pays.

Dans la chambre des communes il disait:

Nous possédons plus de dreadnoughts qu'aucune coalition possible de deux puissances mondiales, et si tous les dreadnoughts au monde sombraient cette nuit, notre supériorité navale serait encore plus grande qu'elle ne l'est à l'heure actuelle. Nous ne pouvons nous figurer une guerre navale dont le progrès n'aurait pas pour résultat constant d'augmenter la puissance relative des grandes ressources dont nous disposons sous forme de navires du type antérieur au dreadnought, jusqu'à ce que, à la longue il ne restât plus que des navires de construction très ancienne pour entrer en ligne et jouer dans la guerre un rôle important. C'est une erreur et un gaspillage que de construire un seul navire pour la marine avant qu'on en ait besoin. C'est un mauvais service à rendre à la marine et à l'Etat que de construire un seul navire avant son temps.

Ce que je pourrais appeler la théorie "outrancière" et aussi stérile en résultats qu'elle est ruineuse. La seule règle sage que l'amirauté anglaise puisse suivre est de maintenir le minimum de navires compatible avec une parfaite sécurité. Je tiens à bien faire comprendre que, par suite des mesures prises par mon très honorable ami le secrétaire d'Etat des affaires intérieures, il n'y a nullement lieu de s'alarmer ni de désespérer. L'amirauté est prête à garantir absolument la sécurité du pays et de l'empire, de jour en jour, d'ici à quelques années; et si la Chambre veut nous accorder ce que nous demanderons à l'avenir, cette perspective peut être reculée indéfiniment. Les Allemands ne gagneront ni ne perdront en puissance maritime d'après la base que j'ai établie. . . Je suis heureux de dire que nous pouvons construire, armer et équiper de grands navires tous les ans et pendant de nombreuses années, beaucoup plus vite qu'aucune autre puissance au monde, en prenant leurs ressources actuelles. La Chambre peut donc être assurée qu'il n'y a aucun danger que l'Angleterre soit dépassée, à moins que nous ne le voulions nous-mêmes.

Sir Edward Grey, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, disait dans la chambre des communes au mois de juillet:

Nos relations avec le gouvernement allemand sont dans le moment actuel excellentes. Les deux gouvernements agissent avec une franchise parfaite à l'égard l'un de l'autre dans toutes les questions d'intérêt mutuel, et je crois que tous deux sont convaincus qu'il est possible de concilier parfaitement leurs intérêts respectifs.

Je pourrais ainsi en lire des pages et des pages pour montrer que les hommes d'Etat anglais ne voient de crise nulle part, et puisqu'il en est ainsi, nous pouvons chasser de notre esprit, tout à jamais, cette urgence imaginaire que le parti conservateur invoque devant le pays pour justifier une contribution en espèces. Je suis tellement convaincu que le peuple canadien a hâte d'exprimer sa désapprobation de la contribution proposée, dès que l'occasion lui en sera offerte, que le Gouvernement retardera autant qu'il le pourra à lui donner cette satisfaction. Je suis convaincu que la grande majorité du peuple canadien croit que cette urgence n'est qu'un prétexte invoqué par le Gouvernement.

Pour en venir à la construction des navires au Canada, je regrette que l'honorable premier ministre, qui représente les Provinces maritimes dans cette Chambre, vienne nous dire que nous ne pouvons pas espérer avoir une organisation maritime satisfaisante dans notre pays avant vingt-cinq ans, pas même dans cinquante ans. Il ferme volontairement les yeux sur les avantages splendides que la province de la Nouvelle-Ecosse, avec ses grands ports et ses magnifiques ressources en matière première, offre à la construction des navires.

Autrement, il n'aurait jamais fait semblables déclarations. Assurément, il doit savoir quels sont les avantages offerts dans la Nouvelle-Ecosse pour l'établissement de l'industrie de la construction des navires. Nous y avons la houille et le fer en abondance. Nous avons la grande industrie du fer et de l'acier à Sydney. Nous avons des facilités de chargement insurpassables à Port-Hawkesburg, Sydney, Country-Harbour et Halifax. Nous avons des hommes qui ont fait réussir tout ce qui a jamais été entrepris dans cette partie du pays. Il est vrai que nous n'avons peut-être pas encore les connaissances techniques, mais des conditions absolument identiques existaient lorsque d'autres industries ont été fondés dans notre province. Il a fallu faire venir des experts, mais il a fallu bien peu de temps à nos propres gens pour apprendre. Prenez le cas des aciéries à Sydney. Quel en est le chef aujourd'hui? Un jeune et brillant fils du Cap-Breton, M. D. H. McDougall. Je pourrais citer bon nombre d'autres cas semblables dans ma

province. Je regrette beaucoup que mon bon ami le premier ministre ait jugé à propos de faire une déclaration que je ne puis m'empêcher de qualifier de regrettable: L'assertion qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans pour faire en Canada ce qui se fait en quinze ans dans d'autres pays ayant beaucoup moins de ressources que le Canada et des hommes beaucoup moins adroits que les Canadiens.

Je ne suis pas d'accord avec la déclaration du premier ministre que nous ne pouvons organiser une marine au Canada avant cinquante ans, parce que je crois que le Canada peut réaliser ce que l'Autriche-Hongrie, le Brésil, le Japon et d'autres pays ont fait à l'égard de la défense navale.

Il y a au moins un député, de l'autre côté de cette Chambre, qui considère que la construction de vaisseaux au Canada est praticable, car l'honorable député de Simcoe-nord a mentionné un chantier de construction navale, situé dans sa circonscription électorale, et qui est en état de construire des navires aussi longs que les dreadnoughts modernes. Il a déclaré que ce chantier n'était pas pourvu des machines nécessaires, parce qu'il n'existait pas de demande pour une installation susceptible de construire de gros vaisseaux. L'honorable député de Simcoe-nord a fait remarquer qu'il n'y a aucune raison pour que l'Iron and Steel Company de Sydney ne pourrait pas fournir en peu de temps les pièces qui servent à la construction d'un navire. On nous allègue qu'il sera nécessaire de faire venir de l'étranger des ouvriers experts, versés dans la technique de la construction des navires au Canada, mais je rappellerai aux honorables députés que toute industrie importante a eu les mêmes commencements. Je veux dire au premier ministre et à ses partisans que les travailleurs du Canada ont maintenant les yeux sur eux. Les artisans du pays surveillent les actes du Gouvernement relativement à cette grande question. Voici une occasion d'établir une industrie qui donnera du travail à des milliers de nos gens. Pourquoi ne pas en profiter, au lieu de dépenser notre argent en dehors du pays. Si nous adoptons la politique du Gouvernement, la construction de navires au Canada sera indéfiniment retardée, et je désire engager les honorables ministres à ne pas fermer les yeux sur la grande nécessité d'établir une industrie de construction navale au Canada, ce qui ne peut être fait qu'en adoptant le programme du parti libéral, lequel programme a été chaudement appuyé par les honorables membres de la droite, avant leur coalition avec les nationalistes de Québec, lorsqu'ils ont réuni leurs forces dans un but commun: la défaite de sir Wilfrid Laurier. Si j'étais convaincu que les conditions relatives à la défense navale exigeassent une aide immédiate, je serais le premier à voter en faveur d'une mesure destinée à assurer la protection et le salut de l'empire; mais, étant donné qu'il n'existe pas d'urgence, le Gouvernement n'a pas le droit de donner suite à sa politique actuelle, et je suis heureux que les honorables députés de ce côté de la Chambre soient unanimes dans leur détermination à employer tous les moyens légitimes en leur pouvoir pour empêcher l'adoption du présent projet de loi. Je suppose que les honorables députés ministériels désirent vivement conserver leurs sièges pendant quelque temps encore, mais je puis leur dire que leur Waterloo est proche, et quelques-uns d'entre eux s'en rendent compte.

S'ils sont convaincus que leur programme sur cette question est un programme acceptable, pourquoi hésitent-ils à aller aux urnes. Ils peuvent être convaincus que l'on peut se fier au peuple canadien pour apprécier un véritable programme canadien et patriotique. Si leur programme est tel, ils n'ont pas besoin de craindre de le soumettre au jugement honnête du plus haut tribunal du pays—au peuple. Je suis opposé au programme du Gouvernement qui consiste à donner trente-cinq millions de dollars de l'argent du pays qui devront être dépensés en dehors du Canada, parce que cela établit un dangereux précédent; parce qu'il n'y a pour cela ni demande, ni besoin, vu que les ministres responsables en Angleterre nous assurent qu'ils peuvent avantageusement lutter contre toute coalition navale possible, et que le trésor britannique n'a jamais été dans un état plus satisfaisant. J'appuierai l'idée d'établir des chantiers de navires en ce pays, pour y construire notre propre flotte pour la protection de nos propres rives, de nos routes commerciales, pour venir en aide à l'empire en cas de besoin et aussi pour construire notre propre marine marchande, établissant ainsi une grande industrie qui emploiera nos propres gens et utilisera nos propres ressources naturelles: notre houille, notre fer, notre nickel et tous les éléments qui entrent dans la construction d'un navire.

M. McMILLAN: Je considère qu'il faut discuter cette question en remontant à mars 1909, alors que ceux d'entre nous qui siégeaient dans cette Chambre ont été témoins d'une très amusante comédie. Je me rappelle fidèlement ce qui s'est alors passé quand les honorables députés de ce côté (la droite) ont voté avec le Gouvernement en faveur d'une résolution alors soumise. Le peuple canadien s'était réjoui de ce qu'une fois dans l'histoire du pays les deux partis fussent d'accord sur une question importante, mais, à notre extrême surprise, l'accord n'a pas duré longtemps. Je me souviens de l'époque où le leader du

M. CHISHOLM (Inverness).

présent Gouvernement a visité l'Angleterre et révélé au peuple britannique qu'il était d'accord avec le premier ministre de ce temps-là. A son retour à Halifax, il réitéra sa déclaration. Mais il constata peu de temps après que ses partisans étaient ennuyés. Ils étaient d'avis que l'occasion se présentait d'enlever quelques sièges au parti libéral dans la province de Québec. Je me rappelle bien les petites discussions qui eurent lieu entre les nationalistes et le parti conservateur, et quand M. Monk et ses partisans décidèrent de ne plus assister aux caucus conservateurs, pour former une organisation distincte et séparée sous le nom de nationalistes. Ils décidèrent de parcourir la province de Québec et de tenir des réunions publiques, et nous pouvons nous remémorer les amusants discours prononcés par ces honorables messieurs. Il n'est pas difficile de saisir la raison qui a déterminé l'ancien ministre des Travaux publics à résigner son siège dans le cabinet, car il avait promis aux gens de Québec que, s'ils étaient élus, lui et ses partisans demeureraient un parti distinct et séparé, qui serait connu sous le nom de nationaliste. Le leader du Gouvernement actuel n'avait pas prévu qu'il obtiendrait le pouvoir, et il n'avait pas cru qu'il serait appelé à régler cette question avec les nationalistes. Mais il s'est trouvé au pouvoir et face à face avec une situation fâcheuse. Il fallait de quelque façon régler la question d'une manière satisfaisante pour les nationalistes de Québec, et, après un débat de plusieurs jours et de plusieurs semaines, le premier ministre actuel est en définitive arrivé à une entente avec les nationalistes, que la seule politique acceptable était la politique de contribution. Le premier ministre a été prêt à sacrifier $35,000,000 de l'argent canadien pour résoudre la difficulté dans laquelle il se trouvait avec ses amis nationalistes. Je suis convaincu que les honorables députés de la droite se rendent compte qu'ils reprendraient leurs places dans l'opposition, s'ils soumettaient cette question au pays. Si les honorables députés ministériels ont honnêtement confiance dans leur politique, nous leur demandons de compter sur le peuple et de nous accorder une élection générale. De ce côté (la gauche), nous sommes prêts à faire le sacrifice d'aller devant le pays. Les honorables députés de la droite espèrent que le Sénat rejettera le bill, alors qu'ils répéteraient ce qu'ils ont fait en trois occasions et renonceraient. Mais nous allons rejeter ce projet de loi sur le parquet de cette Chambre, si possible.

J'ai été surpris de constater l'enthousiasme avec lequel les honorables députés ministériels ont accueilli la lettre de M. Winston Churchill, et dans laquelle ce dernier énonçait que nous, Canadiens, nous n'étions pas en état de construire nos propres vaisseaux ou de les équiper. Je suis étonné que M. Churchill ait l'audace d'apprendre au peuple canadien par l'entremise du premier ministre que nous ne pouvons exécuter certaines entreprises dans ce pays. Toutefois, je ne suis pas surpris dans un sens que cette déclaration ait dû être formulée par un homme de la réputation du premier lord de l'amirauté.

Un DEPUTE: Il appartient à votre parti.

M. McMILLAN: Il a d'abord appartenu au vôtre, et avant la fin de sa carrière je crois qu'il réintégrera vos rangs. M. Churchill se livre à d'autres conjectures, lorsqu'il déclare que nous ne sommes en mesure de rien réaliser, et je suis désappointé que le premier ministre se soit levé au Parlement pour lire ce document.

M. WHITE (Renfrew): Vous le demandiez.

M. McMILLAN: Pourquoi le premier ministre le retenait-il? Parce qu'il avait honte de son contenu. Il a même reçu chez lui le chef de l'opposition, et il ne lui a pas appris qu'il allait dévoiler le contenu de la lettre. Nous croyons que le Canada est assez important pour réaliser des entreprises, et qu'on devrait nous fournir l'occasion d'aller devant le peuple pour lui demander de renouveler sa confiance dans le parti qui a si heureusement administré les affaires de ce pays pendant quinze ans. C'est virtuellement la première question importante que le Gouvernement actuel ait eu à résoudre, et il a échoué. Il ne peut dire au peuple que nous ne sommes pas en état de réaliser certaines entreprises.

M. le PRESIDENT (M. Wilcox): Bien que je ne désire pas rappeler l'honorable membre à la question, je considère qu'il s'écarte trop de l'article en délibération.

M. McMILLAN: Je m'efforcerai de me conformer aux règles. Si les honorables députés de la droite cessent de m'interrompre, je pourrai continuer mon discours. Dans une récente entrevue, le ministre des Travaux publics a déclaré que nous "bluffions", que nous n'étions pas sérieux et que nous pérorions seulement en vue de tuer le temps. Puis-je lui assurer que nous sommes très sincères et que nous désirons vivement que le peuple ait l'occasion de se prononcer sur cette importante question? Lorsqu'il se prononcera, le résultat sera indiscutable.

Que l'on me permette d'occuper le temps de la Chambre en lisant un article de fond paru dans l'" Ottawa Free Press ":

La valeur extrêmement faible à laquelle Winston Churchill cote les ressources, les aptitudes, l'énergie et l'habileté des Canadiens pour l'exécution de vastes entreprises, témoigne que, même dans les hautes sphères offi-

cielles en Angleterre, on ignore encore dans une grande mesure le Canada et les Canadiens.

Ce fut l'ignorance officielle britannique des sentiments, des aspirations et des aptitudes du peuple des treize colonies, il y a un siècle, qui amena une guerre désastreuse et une défaite déshonorante.

Dans une politique de contribution directe en argent à l'échiquier impérial, politique qui amènerait à coup sûr de nombreux conflits d'opinion entre Downing-Street et le Gouvernement canadien, une stupéfiante ignorance, de la nature de celle manifestée par Winston Churchill, serait une menace constante.

Winston Churchill a visité le Canada après la guerre contre les Boers. Il était alors en tournée de conférences. A cette époque, Churchill n'a pas fait une forte impression sur les Canadiens, et d'assez vives critiques avaient généralement cours à son sujet. L'opinion que se forme actuellement Churchill à l'égard des Canadiens semble se baser sur la première opinion qu'il s'était formée au sujet du Canada.

On se rappelle que, l'été dernier, Winston Churchill conçut l'idée de venir au Canada et de nous haranguer au sujet de notre devoir envers l'empire en ce qui concerne la défense navale. Il devait nous inonder de ses flots d'éloquence. Mais le premier ministre, M. Asquith, tua en germe le petit projet de Winston Churchill, parce que l'opinion était fortement exprimée au Canada que ce serait une mesure très dangereuse. Winston Churchill n'est pas venu en personne au Canada, mais il nous a adressé une lettre qui confirme notre opinion préalable du danger de son premier projet.

Nous osons dire que si Winston Churchill avait paru devant les auditoires canadiens pour leur faire une déclaration comme celle contenue dans sa dernière communication, il y aurait eu grand danger de voir un ministre de la couronne hué à la tribune dans une colonie britannique.

Si l'argument spécial de Winston Churchill n'a pas pour résultat de faire ouvrir les yeux des Canadiens sur la formidable atteinte que la politique navale Borden porte à la plus chère de nos pérogatives—à la liberté, à l'autonomie absolue dans l'empire—alors, nous ne connaissons pas notre Canada. Il nous semble que cela est un exemple tangible d'actualité des dangers inévitables qui attendent une confusion des intérêts de Downing-Street avec ceux du Canada.

Winston Churchill espère que les Canadiens écarquilleront les yeux à l'idée de grues soulevant 150 tonnes et d'un chantier maritime coûtant l'énorme somme de quatre millions de dollars! La pensée du soin qu'il serait nécessaire d'exercer dans le choix d'un emplacement pour les "bassins et cales" suffirait seule à nous faire renoncer à l'entreprise. Comment pourrions-nous trouver des ouvriers experts en acier dans ce pays qui ne compte que des trappeurs et des laboureurs? En outre, il appelle une deuxième fois notre attention sur les grues soulevant 150 tonnes, de sorte que s'il nous reste encore du courage malgré cela il pourra plus effectivement être anéanti.

Que des Canadiens puissent construire autre chose que des herses ou des lieuses, quelle idée sangrenue! Qu'est-ce que nous pouvons bien connaître, nous, gens sauvages et rustres de l'Ouest, vêtus de couvertes de laine et errant dans les forêts chaussés de raquettes, au sujet des machines électriques compliquées? Ma foi! nous ne saurions même pas comment éteindre le gaz.

Mais la plus forte preuve que la lettre de Winston Churchill est une thèse spéciale du type le plus prononcé est son assertion que nous ne pourrions être en état d'équiper une escadre, parce que nous n'avons pu nous procurer assez d'hommes pour équiper un seul croiseur entre 1909 et 1912; et son autre assertion que, bien que l'amirauté soit prête à équiper entièrement trois dreadnoughts, si le Canada en faisait immédiatement don à la flotte britannique, l'équipement partiel avec des marins britanniques des deux escadres possédées par le Canada serait un tel effort pour l'amirauté qu'elle ne pourrait se charger de le faire.

Après s'être permis ces singulières contradictions, Churchill voit se dresser devant lui l'exemple de l'Australie, et l'absurde explication qu'il donne, c'est que les deux cas ne saurait s'assimilier, parce que "l'escadre australienne a rendu disponibles les navires britanniques jusque-là retenus aux stations australiennes." Et les navires britanniques qui jusqu'à une époque récente ont été stationnés sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique? Il faut croire que ces côtes doivent demeurer sans protection.

Et comment Churchill sait-il que le Canada ne saurait recruter suffisamment d'hommes pour l'équipage d'un seul navire?

S'est-on donné la peine de l'informer que dans les huit jours qui ont suivi l'inauguration des stations de recrutement dans quelques parties du pays, on a enrôlé assez d'hommes pour remplir toutes les installations disponibles à ce moment, et qu'en attendant l'érection de nouvelles casernes, il fallut expédier des ordres pour la suspension du recrutement? Quelle honte de se moquer ainsi du Canada et de le dire impuissant à fournir des équipes à des vaisseaux de guerre, parce que, à la suite du changement de gouvernement, après tout le mépris accumulé contre la marine canadienne "de fer-blanc" et après qu'on eut annoncé que la marine canadienne serait abolie, les marins désertèrent de ces deux vaisseaux-écoles et on ne put que difficilement leur donner des remplaçants.

Il ne faut pas s'étonner qu'il ait répugné au premier ministre Borden de donner publicité à la lettre de Winston Churchill et qu'il ne se soit exécuté que lorsqu'il a été poussé au pied du mur. Mais il est heureux que ce document soit venu au grand jour de la publicité.

Le pays peut maintenant voir sur quelles fausses données on s'est appuyé pour dire que le Canada doit renoncer à son autonomie et devenir tout simplement peuple tributaire.

Sera-t-il dit que ce Winston Churchill qui, au dire de ce vieux loup de mer, lord Charles Beresford, ne sait pas ce qu'il veut deux jours de suite, et qui, d'après la même autorité, agit en matamore à l'amirauté, fera dévier cette jeune nation de Canadiens du but auquel elle fait converger tous ses efforts depuis nombre d'années.

Si le Gouvernement eût continué à appliquer le système de ses prédécesseurs et encouragé les jeunes gens à s'enrôler dans la marine, nous aurions aujourd'hui assez

M McMILLAN.

de recrues pour fournir nos vaisseaux d'équipages, et cela au grand bénéfice de la métropole. En se permettant pareilles assertions. M. Churchill n'a guère dû réfléchir. S'il eût réfléchi, il se serait bien gardé de faire cette double affirmation: d'abord, que ce serait épuiser la Grande-Bretagne que de puiser dans la marine les équipages voulus pour nos vaisseaux, et d'autre part que l'amirauté accepte avec plaisir nos dreadnoughts à titre de don sans regarder comme une cause d'épuisement le fait de leur fournir des équipages.

M. LAFORTUNE (texte): Monsieur le président, il est vrai que j'ai déjà parlé sur cette question, mais son importance est tellement grande, tellement considérable pour les destinées futures du Canada, que l'on ne peut, dans un discours ou deux, épuiser un pareil sujet. On ne doit donc pas s'étonner s'il me reste encore quelques observations à faire, bien que je n'aie pas l'intention de les prolonger outre mesure, ni de fatiguer les honorables membres de ce comité déjà passablement harassés par un tel débat.

Comme bien d'autres, j'avais l'espoir que le Gouvernement reviendrait sur sa politique et, comprenant l'erreur qu'il avait commise au point de vue de l'autonomie et des meilleurs intérêts de la Confédération, qu'il abandonnerait ou modifierait profondément sa politique qui soulève la réprobation générale et mérite la condamnation de tous les citoyens bien pensants. Mais, comme bien des pécheurs, il persiste dans son iniquité et veut absolument, d'après ce que l'on peut voir, saigner le pays de 35 millions au bénéfice de l'Angleterre qui n'en a pas besoin, comme l'a déclaré le mémoire de l'amirauté. En effet, ce mémoire ne dit-il pas que, quelle que soit la décision du Parlement canadien, le gouvernement britannique était prêt à faire son devoir pour protéger le Canada comme toutes les autres parties de l'empire?

Je suis étonné de voir que les ministres nationalistes du Gouvernement ne paraissent pas éprouver le moindre remords de leur conduite, et n'aient pas profité de la longueur de ce débat pour réfléchir et revenir à de meilleurs sentiments. Ils devraient se rappeler leurs promesses passées et ne pas les fouler aux pieds comme ils le font.

Ils étaient contre la marine canadienne de sir Wilfrid Laurier et condamnaient avec autant de force la contribution que leur chef, M. Borden, voulait donner à l'Angleterre. Aujourd'hui, ils avalent la contribution sans faire la moindre grimace, et même, si on en juge à leurs sourire et leur air de profonde satisfaction, ils la trouvent sucrée et s'en réjouissent. Ils peuvent s'amuser des efforts que l'opposition fait pour empêcher l'adoption d'une aussi mauvaise mesure, parce qu'ils se sentent loin des coups du peuple qu'ils ont trompé par leurs fausses promesses. Je comprends pourquoi ils ne veulent pas reculer devant leur conduite et leurs contradictions flagrantes. Comme ce serait beau, n'est-ce pas, monsieur le président, de lire dans les assemblées publiques les déclarations que ces messieurs faisaient en 1911 et de les comparer avec leurs paroles et leur conduite d'aujourd'hui. C'est alors que les électeurs pourraient juger de leur bonne foi et de leur sincérité.

Au cours de ce débat, nos amis de la droite se sont efforcés de prouver que nous ne pouvions pas construire de vaisseaux pour une marine de guerre. Quand on connaît ce qui se fait à la Longue-Pointe, à trois ou quatre milles de Montréal, aux usines Angus, on y verra que l'on est outillé, à ces usines, pour construire trois locomotives par semaine, sans compter un nombre considérable de chars. Ces usines emploient sept mille hommes. Cette compagnie a fabriqué les machines les plus puissantes sur le Michigan-Central. Elles fabriquent également tous les chars pour le Pacifique-Canadien.

La Polson Iron Works, de Toronto, fabrique des vaisseaux d'un fort tonnage pour le trafic des grands lacs, à partir de Buffalo, en passant par Cleveland, Toledo, Windsor, Détroit, Sarnia, Port-Huron, Saut-Sainte-Marie, Fort-William et Duluth. Ces vaisseaux charroient le fer et le charbon, de l'est à l'ouest et, comme chargement de retour, rapportent le blé de l'ouest à l'est.

Pour faire ce trajet il faut passer par les canaux et spécialement par le canal du Saut-Sainte-Marie, lequel a le trafic le plus considérable de tous les canaux du monde.

L'établissement de ce canal a nécessité autant de connaissance du génie civil, de connaissances techniques que l'établissement d'une installation pour la construction d'une marine militaire.

A Peterborough, on a construit un élévateur-écluse pour monter les vaisseaux à une hauteur de 70 pieds, afin d'éviter la construction d'une série de locks. Ce travail de génie civil a étonné presque le monde entier, puisqu'il n'y en a qu'un semblable en Belgique.

Je ne parlerai pas des élévateurs de Montréal et de Port-Arthur, de Fort-William, de Keewatin, etc., qui sont ce qu'il y a de mieux dans le genre.

La construction du Pacifique-Canadien, à partir de Calgary jusqu'à Vancouver, a une longueur de 800 milles. Sur ce parcours vous trouvez des tunnels en bon nombre et des viaducs à une hauteur de 1,500 pieds. Le chemin de fer de Revelstoke à Kootenay, appelé le Crows-Nest-Pass, est considéré comme une des merveilles du monde.

Le tunnel sous la rivière Sainte-Claire est un travail des plus considérables, et enfin le tunnel projeté sous le Saint-Laurent, à Montréal, sera un effort de génie civil dont on trouvera peu de pareils ailleurs. Je ne parlerai que pour mémoire des travaux hydrauliques gigantesques pour produire l'énergie électrique, aux chutes Niagara, à

Ottawa, à Lachine, aux Cèdres, à Beauharnois, à Grand-Mère, à Shawinigan-Falls, à la Tuque et ailleurs.

Tout cela, monsieur le président, pour vous dire qu'il est ridicule, pour le moins, de vouloir nous faire croire que, après avoir fait ces travaux gigantesques, nous ne sommes pas capables d'entreprendre la construction d'une marine de guerre, n'en déplaise à M. Churchill.

Pourquoi donc n'aurions-nous pas une marine canadienne lorsque nous avons déjà une école militaire, à Kingston, réputée l'une des meilleures de l'empire? Sir Percey Girouard et plusieurs des jeunes Canadiens qui se sont distingués au service de l'empire ont fait leurs études de génie à Kingston. Sir Percy Girouard a construit le chemin de fer de Khartoum, en Egypte, sous la direction de lord Kitchener.

Pourquoi n'aurions-nous pas une école de marine afin de préparer nos jeunes gens aux grades élevés dans la marine, au lieu d'en faire de simples marins, de simples valets des officiers anglais?

Je le répète, monsieur le président, ne serait-il pas mieux d'employer trente-cinq millions à développer cette industrie nouvelle dont le gouvernement Laurier avait commencé à en donner la réalisation, c'est-à-dire la création de chantiers maritimes et d'une marine de guerre pour le Canada?

C'est ce que nous, les libéraux, n'avons cessé de préconiser depuis 1909, après l'adoption à l'unanimité, par cette Chambre, de la fameuse résolution du 29 mars.

C'est ce que nous demandons encore aujourd'hui, et en combattant la projet de loi du Gouvernement qui est mainteannt en discussion, nous sommes conscients d'être restés conséquents avec nous-mêmes et d'avoir l'appui de la très grande majorité des électeurs. Si le Gouvernement en doute, il n'a qu'à dissoudre la Chambre et à soumettre la question au vote populaire. Je ne crois pas me tromper en disant qu'un grand nombre de ceux qui siègent à votre droite, monsieur le président, ne remettraient jamais les pieds dans cette Chambre.

Avant de terminer, monsieur le président, je ne puis résister au plaisir de citer un paragraphe que je trouve dans le "Citizen" d'Ottawa de ce matin même. Il servira peut-être à calmer les alarmes de nos amis de la droite qui voient du danger partout et une menace constante à la force navale de l'empire. Il faut vous dire que ces remarques de lord Brassey ont été faites à une assemblée du Colonial Institute, de Londres, hier soir.

Le comte de Brassey assure que, en ce qui concerne la défense navale de l'empire, il n'y a rien à craindre pour le moment. Au contraire, il estime qu'il doit répéter ce conseil de lord Fisher: que nous pouvons dormir sur nos deux oreilles.

M. CLARK (Red-Deer): Quant au sujet des deux systèmes aujourd'hui en discussion devant cette Chambre relativement à la défense de l'empire, le Gouvernement, à notre avis, s'est rendu coupable d'une véritable apostasie en ce qu'il a adjuré les vues exprimées par le peuple canadien il y a quatre ans, ainsi que ses propres vues exprimées et appuyées sur de solides arguments. Par cette apostasie, le Gouvernement, à notre avis, commet une monumentale bévue politique en négligeant ses devoirs envers le Canada. Quel étrange spectacle présente en ce moment le pays! D'un côté de cette Chambre. se déroule une discussion appuyée sur des arguments soutenus et probants, discussion qui dure déjà depuis huit jours, et de l'autre côté de cette Chambre règne un silence ininterrompu; silence, pour la défense d'une nouvelle orientation de la part du Gouvernement, responsable de la mesure inscrite au bill en discussion; silence au sein de cette Chambre, de la part du Gouvernement et de ses partisans et surtout en général, en dehors de la Chambre! Où pourrait-on trouver aujourd'hui au pays la preuve de l'appui donné à la mesure présentée par le Gouvernement? De l'Atlantique au Pacifique, l'opinion publique se tait; il règne un silence absolu.

Il est vrai que sir Richard McBride a donné son appui à la contribution, non pas dans les termes les plus vifs, mais il a fait savoir clairement que la contribution n'est, d'après lui, qu'une partie du programme et il serait plus content s'il y avait quelque preuve que le Gouvernement comprend vraiment le véritable problème de la défense navale canadienne. Sir Richard McBride sait que le Gouvernement, dans sa façon d'envisager la question semble s'appuyer tacitement sur la doctrine Monroe.

Que signifie cet argument que nous avons entendu ici, disant qu'il y a une grande différence entre les besoins de l'Australie et les besoins du Canada? La grande distinction, c'est que le Canada est réuni territorialement aux Etats-Unis, et c'est dans sa contiguïté avec la république du sud que réside la grande différence entre le Canada et l'Australie. Nous nous souvenons tous de ce qu'a dit le ministre du Commerce et de l'Industrie au sujet du rouge de la honte qui monterait au visage de chaque Canadien s'il pensait un moment que ce pays comptât en quoi que ce soit sur la doctrine Monroe. Je reproche au Gouvernement et à son parti d'adopter une ligne de conduite absolument différente de celle du gouvernement et des habitants de l'Australie; ils négligent la défense du Pacifique et ils oublient l'entente conclue avec l'Australie pour se charger de la défesne du Pacifique. Avec toute leur profession de loyalisme, ils profitent en silence du fait que notre territoire est contigu à celui des Etats-Unis et ils comptent sur

ce pays pour défendre nos rivages. Nos honorables adversaires ont proclamé bruyamment leur fidélité au drapeau et leur opposition à l'annexion aux Etats-Unis, mais je leur dis qu'avec ce projet nous sommes annexés aux Etats-Unis en ce qui concerne notre défense maritime. Je prétends que, de l'Atlantique au Pacifique, aucune voix ne se fait entendre pour défendre cette politique, et si nous pouvions voir la correspondance particulière du premier ministre, nous connaîtrions les véritables sentiments du peuple sur cette contribution. Le silence règne au dehors et au dedans de la Chambre. Quelle excuse a mon honorable ami le ministre des Finances pour garder le silence sur cette question?

J'ai dû le rappeler à l'ordre dans un autre débat et j'ai été approuvé par l'Orateur, parce qu'il voulait discuter la question navale qui n'était pas soumise à la Chambre, et à cette occasion il a promis que nous entendrions prochainement son opinion. Cette promesse n'a pas été remplie, et nous devrions savoir ce qu'il pense de la question. Je suis sûr que s'il ne tient sa promesse il en résultera de graves conséquences pour lui.

Il est vrai que le silence dont je parle a été interrompu samedi soir par quelques interruptions incohérentes de la part de nos adversaires et par l'explosion de quelques pétards-torpilles. Comme c'est beau, l'impérialisme! Ce silence a été aussi rompu par deux récents discours ministériels, un dans la Chambre et un en dehors. Les paroles de l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley), dans une réunion publique qui a eu lieu samedi soir à Montréal, m'ont vivement intéressé. Pendant que, faute de meilleurs arguments, on faisait éclater des pétards-torpilles à la Chambre des communes, l'honorable député d'Argenteuil critiquait à Montréal le projet naval Laurier et disait que deux escadres coûteraient beaucoup plus que le projet du Gouvernement et ne seraient pas utiles. On remarquera que l'honorable ministre est allé dans la province de Québec exposer cette merveilleuse doctrine de l'impérialisme.

Dans des discours précedents, j'ai prétendu que le programme du premier ministre était très coûteux, mais son collègue s'excuse de ce que l'impérialisme nécessite une dépense. Il dit que le programme sera bon marché et ne coûtera pas aussi cher que le projet Laurier. Je serais surpris que nos adversaires allassent à Toronto et dans la province d'Ontario en agitant le drapeau au-dessus de leurs têtes et, leurs yeux sortant de leurs orbites sous le fardeau des pensées que leur inspirent le danger allemand et la décadence et la ruine du plus grand empire que le monde ait jamais vu, disent: "Nous faisons peu de choses seulement pour la défense de l'empire; notre projet ne coûtera pas autant que celui de Laurier". Mais je crois que le système politique en question n'est bon que pour la province de Québec.

Je voudrais savoir qand l'on a reconn que le projet de Laurier serait inutile? Nos adversaires n'ont certainement pas découvert cela quand l'honorable député de Toronto-nord excitait leurs applaudissements enthousiastes en faisant le tableau de ce qui arriverait au Canada, si une seule canonnière venait attaquer un point de nos côtes. Il pensait alors qu'une escadre serait de quelque utilité, mais maintenant nos adversaires ont découvert que les canons sur les côtes du Canada ne seraient d'aucune utilité. L'honorable ministre a dit alors:

> Mais nous sommes assez forts et assez grands aujourd'hui pour faire ce qu'il faut en faveur de la mère patrie.

Il est évident que les opinions diffèrent pour savoir "ce qu'il faut faire". Pour moi, mes idées sur ce point sont faciles à exprimer. Ma famille et moi-même nous occupons une ferme de 960 acres et quand un danger menacera la vieille terre anglaise où reposent les restes de ma mère, tout mon bien sera mis à contribution pour sa défense et je connais quatre Petits-Anglais de 6 pieds de haut qui partiront à son secours. S'il n'y a pas de danger—et nos honorables adversaires n'ont absolument pas pu me prouver qu'il y en avait un,—alors ce qu'il faudra faire pour notre vieux pays, ce sera de l'imiter et d'essayer d'édifier une nation forte et qui puisse compter sur elle-même. Mais d'autre part, un sujet canadien naturalisé parlant au nom du Gouvernement parle de défendre la mère patrie et de faire ce qu'il faut, en payant une dette qui a été accumulée pendant des générations, à raison de 3 cents ½ au dollar! Ce n'est pas une petite dépense que nous allons faire et je suppose que dans le cas de l'honorable ministre, il y a eu un sentiment de modestie mêlé à ce qu'il exprimait. On a parlé de lui comme du premier représentant de l'impérialisme militant du Canada et il croit maintenant que sa voix serait un peu petite et que la contribution devrait se conformer à la voix.

Après le discours prononcé hors de la Chambre et dont je viens de parler, nous avons eu un spectacle remarquable dans la Chambre même. Il n'y a rien eu de pareil dans l'histoire du monde depuis le festin de Balthazar. La direction du spectacle, l'accompagnement, l'impression qu'un décor extérieur était nécessaire pour ce qui après tout n'était qu'un canevas, on a fait un vrai festin de Balthazar et j'ai pu voir clairement se dessiner contre le mur, les mots: "mané, thécel, pharès"—tu as été pesé dans la balance et tu as été trouvé trop léger.

Le premier ministre compte sur l'appui qu'il peut obtenir de M. Churchill. Le peuple ferait peu de cas de M. Churchill et de son mémorandum pendant une élection. Comme le ministère s'appuie sur la parole écrite de M. Churchill, je présume que je ne m'écarterai pas du règlement en analysant pareille attitude, si j'indique quel est le genre d'homme sur lequel il fait reposer sa confiance. On me dit que j'ai déjà cité M. Churchill pour appuyer mes propres idées. C'est vrai, mais si M. Churchill, dans l'espace de trois ans, a changé si complètement d'opinion sur la question navale, j'ai exactement le même droit de changer d'opinion au sujet de M. Churchill. En 1909, il s'est exprimé ainsi:

Suivant moi, un libéral est un homme qui devrait opposer une force irréductible à une politique extravagante. C'est un homme qui doit rester froid en présence des clameurs du jingoïsme. C'est un homme qui croit que la confiance entre les nations attire la confiance et que l'esprit de paix et de bonne volonté procure la sécurité qu'il cherche. Et par dessus tout, je crois qu'un libéral est un homme qui doit jeter un regard sévère sur les fabricants d'épouvantails de toutes sortes et de toutes formes, quelle que soit leur distinction, quel que soit leur ridicule—et parfois les plus distingués sont les plus ridicules—un regard froid, glacé et sévère pour tous, que la panique vienne de la mer, de l'air ou de la terre, ou des eaux souterraines.

Quel noble sentiment! mais où est ce sentiment chez M. Churchill d'aujourd'hui à en juger par ce mémorandum? Je lirai un peu plus loin. En mai 1909, parlant à Manchester au Free Trade Hall, il s'exprima ainsi:

J'espère que vous ne vous attendez pas à ce que je parle en fanfaron et en faisant de la sensation, au sujet des dépenses d'armements. J'ai toujours été contre cela comme mon père l'avait été avant moi.

Jusqu'alors, il était un digne fils de son père, mais sous la direction du directeur général des Postes il a cessé de suivre ce grand modèle. A Norwich, la même année, il regretta vivement "que l'on épuise de cette façon nos ressources, que l'on dépense l'argent si difficilement amassé et les progrès nouveaux de la science pour outiller ces terribles instruments de guerre" et il demanda:

Le programme des réformes qui édifieront la société, en s'élargissant et s'approfondissant à mesure que nous progressons, sera-t-il appliqué complètement et lui en donnera-t-on la facilité ou bien sera-t-il brusquement arrêté et toutes les énergies et l'attention de l'Etat seront-elles consacrées à des armements qui satisferont les jingos et à faire des dépenses sans raison pour l'étranger?

Je n'ai pas craint de dire au Gouvernement qu'il n'a rien fait jusqu'ici pour se rendre utile à personne. Je me trompe: il a mis un homme en prison et proposé de donner $35,000,000 à l'Angleterre.

Parlant à Edimbourg M. Churchill a dit au peuple qu'il vivait dans une période d'alarmes superficielles, alors qu'on pensait jouer le role d'un patriote et d'un homme d'Etat prévoyant, adroit et d'un Bismack, en prédisant des guerres imminentes, terribles et hideuses. Il n'y avait pas d'antagonisme d'intérêts entre l'Angleterre et l'Allemagne. Puis il continua:

Nous n'allons pas nous laisser entraîner par des excitations vaines de têtes chaudes ignorantes et intéressées, à gaspiller l'argent public pour des armements entrepris sur une échelle qui n'a pas en vue la défense matérielle, mais qui font partie d'un programme tapageur, sensationnel et jingo qui est appelé à gagner de la popularité parmi certains groupes irréfléchis de notre société. Nous nous déclarons opposés à ce système.

Il doit avoir pensé à l'honorable député de Carlgary (M. Bennett). Plus loin il s'exprime ainsi:

Il faut absolument exposer quatre erreurs principales, plus stupides, plus mauvaises l'une que l'autre. La première est la tentative d'évaluer la force de la marine anglaise ou de toute autre marine, en comptant les dreadnoughts seulement. Des hommes, des canons et des navires sont nécessaires pour une marine. Mais de tout cela, ce qui passe avant tout, ce qui est le facteur le plus puissant et le plus décisif, ce sont les hommes.

Et maintenant il nous envoie par delà l'océan ce mémoire dans lequel il dit: "Pour l'amour de Dieu donnez-nous des dreadnoughts ou l'empire va périr; ma carrière traverse des circonstances critiques et la vôtre en traversera avant longtemps". L'honorable député de Sainte-Anne (M. Ames) se montrait très disposé à parler ce matin, mais depuis, il semble frappé de mutisme. Je lui recommande de bien écouter la phrase suivante: "Mais de tous ces facteurs, le premier, le plus décisif, le plus grand, se sont les hommes".

M. AMES: Je lis en ce moment quelque chose de plus intéressant que ce qui se dit. Voici ce que je lis:

La tyrannie par une majorité est une chose nuisible et détestable, mais il y a quelque chose de plus détestable encore, ce sont les bravades d'une minorité, quelles que soient ses prétentions.

M .CLARK: Je suis bien aise de me trouver d'accord avec mon honorable ami sur ce point. Il vient d'avouer qu'il est occupé à lire quelque chose de plus important que les déclarations de M. Churchill.

M. AMES: Je n'ai pas dit cela.

M. CLARK: Je citais un passage du principal personnage à ce festin de Balthazar, et mon honorable ami m'a inter-

rompu pour réciter quelque chose concernant les majorités et les minorités et il ajouta que cela était beaucoup plus important que les élucubrations de M. Churchill. Si nous pouvions persuader à nos adversaires de prononcer des discours ou d'écrire un livre, le débat serait beaucoup plus intéressant.

Notre ministre des Postes ne pense pas comme le premier lord de l'amirauté. Ce dernier ne se laisse pas émouvoir par les dangers que courent les matelots de se faire ouvrir les entrailles, et c'est ce danger qui est la principale objection du ministre des Postes. Quand M. Churchill parle avec calme et réflexion, ce n'est pas un mauvais garçon, après tout:

Nous avons aujourd'hui et nous aurons en 1913, sans compter les officiers, plus de 120,000 marins dans le service régulier, tous des volontaires d'élite, ayant douze ans de service; cela est plus du double de ce que possède tout autre pays et plus qu'égal à ce que pourront posséder deux puissances quelconques, en marins ayant seulement trois ans de service.

Les canons comptent, de même que les hommes:

Le plus anciens cuirassés peuvent résister aux assauts les plus formidables; les plus nouveaux sont exposés à être mis hors de combat par un seul obus. Tous les navires, grands et petits, anciens et nouveaux, sont également la proie du sous-marin, du torpilleur et de la mine flottante.

Cela confirme absolument ce que je citais vendredi dernier de "l'Economist".

On voit, par conséquent, l'importance vitale du nombre des navires, quel qu'en soit le type, et aussi du nombre des canons dont sont armés ces navires, lorsqu'il s'agit de déterminer la puissance de combat d'une marine. Je ne cherche pas du tout à amoindrir les qualités des cuirassés du type le plus récent. Chaque cuirassé est ou devrait être un perfectionnement de celui qui l'a précédé; mais où je diffère d'opinion avec les partisans irréductibles des dreadnoughts, c'est quand ils refusent obstinément de reconnaître une valeur légitime, dans les hasards de la guerre, à tout navire armé d'un canon. Il est heureux que les matelots ne soient pas de leur avis.

Cette citation vient à l'appui des prétentions que j'ai émises l'autre jour. C'est ce que pensait, il y a trois ans, l'amirauté anglaise qui a aujourd'hui une si piètre opinion des Canadiens, opinion que notre premier ministre est prêt à partager. Celui qui parlait alors ainsi est le même qui provoque aujourd'hui l'enthousiasme et les applaudissements de la droite en proclamant que le Canada est incapable de se charger de sa défense navale et de se gouverner lui-même.

Ces citations sont empruntées à une brochure publiée par un membre éminent d'une société de libéraux avancés, fondée en Ecosse, et ce que l'Ecosse pense en politique, l'Angleterre le pense généralement le lendemain, et l'empire, le surlendemain. Sur le dos de la brochure, sont imprimés ces deux vers qui pourraient servir d'épigraphe à la politique de nos adversaires:

A merciful providence fashioned him holler,
The better he might his principles swaller.

Revenons à l'étude des mémoires. Je ne pouvais pas comprendre pourquoi on refusait de nous communiquer ces documents. Mais en y réfléchissant, je crois avoir trouvé l'explication de ce refus. Ils ne contiennent rien de mystérieux ou de secret, de nature à empêcher leur publication. On ne les a rendus publics, qu'après que leur contenu fût parfaitement connu, comme on peut s'en rendre compte par une étude attentive du premier mémoire qui a servi de base à la politique du Gouvernement. En tant que le Canada est concerné, le deuxième mémoire ne contient rien que l'étude du premier ne nous avait pas déjà fait connaître. Cependant, la publication des derniers documents ont levé le rideau complètement et ont fait la lumière sur les moyens qui ont été employés pour obtenir le premier mémoire; ce que nous avons appris confirme ce que je disais, quand je déclarais que le premier mémoire avait été pour ainsi dire arraché au gouvernement anglais. Maintenant, le rideau est levé et nos soupçons sont confirmés; nous savons ce qu'il faut entendre par les mots "étude prolongée" dans le dernier paragraphe du premier mémoire. Nous savons sur quoi portait cette étude et il n'est pas étonnant qu'elle ait été prolongée. Si les délibérations ont été longues, c'est que les ministres canadiens, à Londres, avaient la tâche pénible d'expliquer au gouvernement anglais l'inaptitude des Canadiens pour le gouvernement autonome et le service naval. Je ne m'étonne pas que les ministres anglais ne se soient décidés après une étude prolongée.

Ce n'est pas sur ce ton que leur avaient parlé les ministres canadiens, dans les conférences précédentes. Les ministres libéraux, que l'on méprise tant et auxquels on reproche leur manque de patriotisme, étaient allés à Londres et avaient dit: "Nous voulons faire au Canada ce que vous avez fait ici et nous avons adopté à l'unanimité une résolution à cet effet."

C'est avec une légitime fierté qu'ils ont communiqué à l'amirauté cette résolution dans laquelle le peuple canadien déclarait qu'il était prêt à assumer courageusement sa part de responsabilités. C'était un message digne du Canada que nos ministres apportaient à l'amirauté.

Le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) était allé à Londres et avait dit: "Nous sommes un peuple jeune, nous avons fait décider à l'unanimité par la Chambre des communes du Canada, que nous sommes prêts à marcher sur les traces de la mère patrie en contri-

buant à l'établissement et au maintien du plus grand empire que le monde ait jamais vu.

Quand il fallut parler sur un autre ton, ainsi que nous en avons la preuve dans les fameux mémoires, il n'est pas étonnant que les ministres anglais se soient livrés à une étude prolongée de la question. Sur un point, elle n'avait certainement pas besoin d'être étudié longuement. Quand les ministres canadiens déclarèrent au gouvernement anglais: "Nous ne pouvons pas construire de navires, nous ne pouvons pas les armer et les équiper", il et assez facile de comprendre qne l'amirauté, bien que confuse et désappointée, ait répondu: "Très bien, nous allons vous préparer un mémoire rédigé de manière à cacher le plus possible vos infirmités". Que trouve-t-on dans les documents qui nous ont été communiqués ces jours derniers? Nous trouvons trois échos et deux déclarations de fait. Les échos nous sont familiers. Nous les avons déjà entendus. Les déclations sont nouvelles et de grande importance. Voici le premier écho:

Le cuirassé d'escadre moderne est le résultat graduel de nombreuses années de tentatives et d'expériences.

Il me semble que j'ai assez d'imagination pour m'être douté de la chose avant aujourd'hui. Cependant, les honorables députés de la droite ont acclamé cette banalité jusqu'à perte d'haleine. On peut en dire autant du piano moderne. Je ne sais pas ce que M. Churchill a voulu prouver par cette phrase, mais je n'ai aucun doute que nos honorables collègues de la droite n'en savent rien. Ils n'ont seulement pas pris le temps de réfléchir. Ils ont applaudi, parce que c'est la seule chose qu'on leur permet de faire. Je suppose que par cette pharase profonde et abstraite, M. Churchill a voulu faire comprendre au Parlement canadien que la construction d'un cuirassé est une chose difficile. Un piano est aussi une chose difficile à construire. La construction d'un piano en Angleterre doit présenter beaucoup de difficultés, vu qu'il faut faire venir de l'étranger de nombreux matériaux, qu'il faut ensuite travailler et assembler.

Si jamais je rencontre M. Winston Churchill, je me propose bien de l'entretenir de ce paragraphe. Voici à peu près ce que je lui dirai: "Le piano moderne est le résultat graduel de nombreuses années de tentatives et d'expériences et l'Angleterre aurait tort d'en entreprendre la construction, car je crois que vous faites venir d'Allemagne certaines pièces qui entrent dans la construction de ces instruments, et par conséquent, les Anglais doivent être un peuple inférieur". J'aurai ainsi ma revanche comme Canadien.

A l'appui de cette étonnante découverte, concernant les difficultés que présente la

M. CLARK (Red-Deer).

construction des navires de guerre, au Canada, il énumère les différents métiers auxquels a donné naissance cette industrie. Le but ici, est évidemment d'engager les Canadiens à ne pas s'engager dans de pareilles entreprises, mais le but sera manqué car cette longue énumération de métiers ne pourra que stimuler l'ardeur des Canadiens.

Mais cela n'est qu'un écho. Les ministres canadiens nous avaient déjà dit la même chose, et si M. Churchill l'a répétée, c'était pour être agréable aux ministres et leur rendre un petit service.

Le deuxième écho, c'est que la construction de ces navires coûteraient de 25 à 30 p 100 de plus au Canada qu'en Angleterre. Il y a plusieurs jours que le premier ministre nous a dit cela, bien que je ne me rappelle pas lui avoir entendu mentionner le chiffre 25. Je crois qu'il a plutôt dit 30 et même 33⅓ p. 100. Quoi qu'il en soit, l'écho était assez fidèle. Encore une fois, il m'est impossible de comprendre les bruyantes réjouissances auxquelles cette constatation de M. Churchill a donné lieu dans les rangs ministériels. Les députés de la droite avaient pourtant écouté tranquillement le premier ministre quand il nous a dit la même chose. Si les cuirassés coûtent plus cher au Canada qu'en Angleterre ils ressemblent en cela aux chemins de fer canadiens, aux maisons canadiennes et à tout ce qui se construit ici. Nous entendons tous les jours des députés comme l'honorable député de Saint-Antoine dire que la protection élève le niveau de la vie et cela implique qu'elle rend tout plus cher. Il en sera ainsi pour les dreadnoughts. J'aurais plutôt supposé que les honorables députés de la droite qui ne se fatiguent jamais de louanger la protection, auraient été enchantés de la chose et l'auraient accueillie comme un bienfait pour le Canada.

Aussi longtemps on administrera ainsi les affaires du pays, aussi longtemps on augmentera l'impôt, même sur les denrées alimentaires, estimant que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, aussi longtemps je serai prêt, en ma qualité de Canadien, à partager la responsabilité des frais à exécuter pour la construction de navires dispendieux aussi bien qu'en vue de celle de chemins de fer coûteux. Je crois que c'est bien là le sentiment que nourrit le véritable Canadien. Ce qu'il importe principalement d'examiner, ce n'est pas si tout cela coûtera plus cher, non, mais il s'agit de bien comprendre que le coût, quelqu'il soit, devra être acquitté par les Canadiens et que cet argent servira à promouvoir des industries canadiennes. Pour ne pas tenir compte de la fraction de la perte ainsi supportée par la population du Canada, allons-nous rendre cette perte complète en envoyant cet argent à l'Angleterre? Ce n'est là ni une économie bien

entendue, ni une bonne politique. L'argent ainsi dépensé en Angleterre représente une perte sèche pour le Canada. Il y a plus: le Canada se trouve à perdre de ce chef une partie de son autonomie. Mon honorable ami (M. Lalor) s'écrie: "Que dites-vous du libre-échange?" N'est-il pas également vrai que l'honorable député abandonne la théorie de la protection? Quelle est la portée d'une interruption semblable?

M. LALOR: Je n'ai pas interrompu l'honorable député; je causais avec un ami.

M. CLARK: Mon honorable ami devrait imiter M. Churchill; il peut se permettre de confier à l'écho les observations qu'il fait pendant que je parle. Je dis qu'il s'agit ici d'une perte sèche au point de vue financier—ce qui est pis,—d'une atteinte à notre autonomie. Au-dessus de tout cela, nous mettons l'abandon d'une partie de ce respect que nous nous devons à nous-mêmes. Nous nous trouvons à perdre sous tous rapports. Si l'argent est dépensé au Canada, il surgit une question économique d'une grande importance, car on peut se demander si l'on subit une perte réelle en construisant ces navires au Canada, parce que cela nous force d'établir des industries et de payer les gages des ouvriers qu'on y emploie, c'est ainsi qu'on dépense cet argent.

Si les gages des ouvriers qui travaillent à la construction des navires sont plus élevés les ouvriers canadiens retirent assez d'argent pour nourrir, vêtir et loger convenablement leurs femmes et leurs enfants. C'est là le point principal. Je suis prêt à me montrer sur tous les tréteaux publics du Canada avec cette partie du mémoire de M. Churchill et à faire ressortir la nécessité de supporter toute dépense destinée à démontrer que le Canada est une colonie autonome qui a le respect d'elle-même.

La troisième note qu'on relève dans le récent mémoire de M. Churchill est celle qui proclame que nous ne pouvons trouver au Canada d'ouvriers compétents. Je demanderai, ce matin, alors que nos cerveaux sont lucides et que le soleil levant nous inonde de ses rayons, comment il se fait que M. Churchill connaisse tout cela. Il a visité une fois le Canada pour y donner quelques conférences. Il n'a pu se former une idée suffisante de ce qu'étaient les Canadiens d'après ce qu'il a pu connaître de leur caractère et de leurs aptitudes au cours de ses conférences. On me dit que dans ses relations personnelles il a cherché à ne rencontrer que le plus petit nombre de Canadiens possible. Je suppose qu'il ne tenait pas à visiter les gens éloignés des grands centres qui pouvaient avoir besoin qu'on leur apprît qu'un cuirassé d'escadre est le résultat d'une série d'évolutions dans la construction des navires de guerre et de l'expérience acquise au cours de nombreuses années de développement. Qui lui a dit que nous ne pourrions pas trouver au Canada les hommes nécessaires? Après tout, je ne tiens pas à me montrer trop sévère à l'endroit du premier lord de l'amirauté. Ce sont ses propres amis qui en agissent avec rigueur à son endroit en faisant de lui leur écho—car il n'a fait que répéter ce qu'on lui avait ordonné de dire—c'est la conclusion qui s'impose.

Mais il entre dans les détails. Il dit que l'instruction des marins et des cadets ne se poursuit pas avec l'entrain nécessaire. Nous savons tous que nous avons discuté ce point durant des jours et des mois d'une façon sérieuse et en nous appuyant sur des données exactes. Il dit ensuite qu'il aurait été impossible au Gouvernement canadien de faire la manœuvre d'un seul de ces navires. Tout ce que je puis dire au sujet de cette allégation, c'est qu'elle présente deux grands inconvénients. D'abord, elle est inexacte—ainsi que nous l'avons établi—et, en second lieu, elle est impertinente même si on la considère en qualité d'écho. On peut retracer le caractère impérialiste de l'impertinence à son origine même, si on le veut, et dire que c'est la présente administration qui a donné cette note. Je consens volontiers à accorder à chacun des alliés dans cette diffamation du Canada la part de blâme qui lui revient pour avoir fait, au sujet de notre pays, des assertions qui sont mensongères et impertinentes. C'est là un avancé très sérieux de ma part et, pour le corroborer, je vais m'adresser à mon honorable ami de Richmond (M. Kyte). Cet honorable député a dit en cette Chambre, avec beaucoup de force et en s'adressant directiment à moi: Enfant, j'ai joué sur les rochers et les sables du littoral de la Nouvelle-Ecosse; je sais pertinemment qu'il se trouve quelqu'un avec qui j'ai joué et dont j'étais devenu l'ami, qui a pris du service dans la marine des Etats-Unis.

Mon expérience m'a appris que la plupart des capitaines des navires qui partent des ports de Boston et de Gloucester sont des Néo-Ecossais. Mon honorable ami incline la tête en signe d'assentiment. Dois-je me renseigner auprès d'un membre responsable du Parlement qui énonce des faits qu'il connaît personnellement, ou auprès de M. Winston Churchill rempli du gaz malsain que les ministres canadiens lui ont fait respirer? Ce n'est pas par un humble membre de cette Chambre que M. Churchill eût connu les sentiments exacts de la population de ce pays, ce devait être par le premier ministre du Canada. Si l'honorable premier ministre s'était donné la peine de se renseigner, ainsi qu'il était de son devoir de le faire, il aurait pu fournir à M. Churchill des renseignements de la nature de

ceux que mon honorable ami (M. Kyte) a donnés à la Chambre, ce qui lui aurait épargné l'obligation de se faire le simple écho d'une déclaration semblable à celle dont je parle.

Telle est ma réponse aux trois échos que je trouve dans ce récent mémoire. Les deux assertions qu'il contient sont beaucoup plus importantes. Quant à ces échos, non seulement nous en avons fait voir la perfidie, mais encore nous avons réduit tous les ministres dans cette Chambre et au dehors de celle-ci, au silence le plus complet et le plus absolu. Et puisqu'il nous a été possible d'en agir ainsi avec la voix principale, je suis convaincu que nous sommes tout à fait décidés à surmonter toutes les difficultés que les échos peuvent placer dans notre chemin. Souvent, le Canada a dû traiter avec les nombreux sages qui se sont succédés au ministère de Downing-Street. Il a appris comment traiter ces fonctionnaires, il y a déjà soixante-dix ans, et il saura quelle attitude il convient, aujourd'hui, de prendre à l'endroit de ce ministère.

Allons devant le peuple et vous verrez que ce sont les dignes fils de dignes pères. Et personne ne le sait mieux que le ministre de la Justice (M. Doherty) qui a dû en venir à la conclusion, par expérience, que la politique comme la pauvreté, fait d'étranges compagnons. Or, la première déclaration dans ce mémoire sur laquelle je désire attirer l'attention est celle-ci:

Qu'à Elswick. . .

C'est sur la Tyne.

. . .on a tout récemment établi un nouveau chantier de construction qui coûtera environ trois quarts de million de livres.

Des gens énergiques ceux de la Tyne. J'ai déjà dit à la Chambre il y a quelques jours que pour y établir des chantiers, ils devaient d'abord commencer par faire la rivière,—ce n'était qu'un ruisseau au début. Et maintenant, à cause de l'augmentation de l'ouvrage, il leur faut établir un nouveau chantier. Je trouve en cela la confirmation des renseignements qui nous arrivent par d'autres voies, que les chantiers de la Grande-Bretagne, aussi bien que les autres industries, sont aussi employés qu'ils peuvent l'être. Chaque chantier là-bas peut à peine répondre à toutes les commandes pour navires de commerce et navires de guerre. Voilà l'état de l'industrie maritime dans la Grande-Bretagne en ce moment, grâce aux dépenses qu'y fait l'amirauté pour la Grande-Bretagne. Or, je voudrais demander au Gouvernement si c'est le bon moment à choisir pour nous dérober à notre responsabilité nationale au Canada et pour déclarer que nous ne pouvons construire des navires ici et qu'il nous faudrait trop de temps pour nous mettre à l'œuvre? Est-ce le moment de

faire ce pas, alors que nous compliquerions les choses en envoyant des commandes de construction de navires, lorsqu'ils en construisent déjà autant qu'ils le peuvent?

Rien ne pourrait le justifier; cela ne répondrait même pas à une urgence s'il en existait. Il faut du temps pour construire des navires, et s'il y avait urgence la seule chose que nous devrions faire dans ce cas, serait d'envoyer de l'argent et beaucoup plus que $35,000,000. Mais, comme il n'y a pas urgence, notre argument à nous est absolument inattaquable.

Il n'y a pas de raison d'encombrer davantage les chantiers de la Grande-Bretagne. Acceptons notre responsabilité comme nation canadienne, et employons ces $35,000,000—un peu à la fois, en allant aussi lentement que c'est nécessaire,—à établir des chantiers de marine dans notre pays.

Or, M. Churchill, développant la même idée sur la construction de navires quant à la pauvreté de l'esprit d'entreprise des Canadiens, et leur incapacité d'établir ces chantiers de marine ici, et la folie de cette entreprise, dit: A moins que vous n'établissiez d'une façon permanente la construction de navires, ce ne serait pas sage. Je dirais plutôt que ce l'est. Je ne suis pas un expert, mais je dirai que le développement des navires de guerre s'allierait au développement de l'industrie de la construction maritime. Je dirai que les deux choses marchent de pair. Je suis heureux que mon opinion soit confirmée par mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) qui en connaît beaucoup plus long sur ces questions que la plupart des députés.

Pour ma part, j'espère que ces constructions de navires de guerre ne seront pas continuelles en ce monde. Ce que je ferais relativement à ces mémoires serait d'avoir la sagesse d'aller lentement, de maintenir la ligne de conduite de nous occuper de nos dépôts de charbon, et surtout de fournir des hommes, ce que j'ai prouvé par les paroles de M. Churchill être les plus grands besoins.

La seconde déclaration c'est que "nous avons puisé jusqu'à la limite extrême à même nos réserves d'hommes". J'attire particulièrement l'attention sur ces paroles. Je me demande si les honorables collègues qui les ont acclamées le feront encore. Quelle est la responsabilité du Gouvernement en acceptant ces mémoires? Il accepte la responsabilité d'aider à encourager la construction maritime britannique, qui est déjà taxée au plus haut degré, et c'est accepter la responsabilité de négliger le devoir d'exercer des hommes pour le service sur mer, en envoyant des navires à l'Angleterre pour y être équipés, lorsqu'elle a puisé jusqu'à la limite extrême à même ses réserves d'hommes. Les hommes consti-

tuent la première nécessité de la marine britannique en ce moment, et envoyer des navires ou de l'argent pour construire des navires, à une époque où l'amirauté épuise jusqu'à l'extrême limite ses réserves d'hommes pour les navires qu'elle a, est une bévue qui est pire qu'un crime. Cela devient un crime surtout lorsqu'en le faisant vous permettez aux Canadiens d'entrer dans la marine des Etats-Unis. Ça devient un crime contre le Canada et l'empire de négliger des devoirs dont le peuple de ce pays tiendra le ministère responsable. Il me paraît incroyable que le Gouvernement persiste dans cette politique en face de ces déclarations contenues dans les mémoires qui, à leur dire, établissent leur thèse.

Ces mémoires couvrent deux colonnes d'imprimé, mais ils ne se composent que de trois échos et de deux déclarations. Lorsqu'on en vient à analyser la chose, le premier ministre met M. Churchill en assez désagréable posture lorsqu'il persiste à répéter, sous forme d'écho, des déclarations qu'il a faites et qui font réfléchir longuement le gouvernement britannique. Il y a, après tout, l'explication de sa répugnance à déposer ces papiers. M. Churchill ne voulait pas être responsable de ces échos et de la longue réflexion dans son premier mémoire. Il a dit: Contentez-vous de cela si vous pouvez; et il a marqué les autres communications "confidentielles" et dit: Ne livrez pas cette partie-là, si vous pouvez vous en empêcher. Mais lorsque le câblogramme a été envoyé, il a dit alors: Livrez-là aussi. Et il a continué à réfléchir.

Il n'est pas étonnant que personne en Grande-Bretagne ne se réjouisse à l'idée de devenir le grammophone du ministre des Postes. C'est le rôle que le premier ministre a fait jouer à M. Churchill. Il choisit ses ministres à dessein, autant que je puis voir. Le ministre de la Justice s'en est tenu à un point qu'il pouvait fort bien éclaircir. Il a prétendu que nous devrions défendre notre autonomie, bien que je ne puisse pas apercevoir de quelle manière il se proposait de le faire. Nous savons bien ce que dirait le ministre des Postes; il dirait ce qu'il a dit ici, à savoir: "Il faut que ça coûte bon marché—au Canada, 28 sents ne suffiraient pas. Nous pouvons envoyer des navires à l'amirauté, mais nous ne pouvons trouver d'hommes, car il faut que vous compreniez, monsieur Churchill, que, si vous et la marine anglaise, vous consentez à vous faire éventrer et à périr, nous ne voulons pas de cela dans ma province. Après qu'il eut parlé dans le grammophone, les registres étaient prêts, mais le grammophone vivant s'est écrié: "De grâce, ne tournez pas la manivelle; je ne veux pas répéter cette fable."

Le temps venu, le premier ministre a tourné la manivelle et le câblogramme est arrivé. Cependant, M. Churchill n'est pas un homme qu'on accule dans un coin sans qu'il prenne sa revanche. Il s'est rebiffé en disant à peu près ceci: "Ne voyez-vous pas que votre offre nous embarrasse?" Le grammophone n'avait pas enregistré ces paroles. "Nos chantiers maritimes sont encombrés. Il nous faut en établir d'autres à Elswick, et nous devons faire les plus grands efforts pour obtenir des équipages pour les navires." Ce sont là ses propres paroles après qu'il eut débité sur un ton nasillard le contenu du grammophone. Vous m'avez forcé, a-t-il dit, à répéter des choses qui contredisent toutes mes déclarations depuis des années; nous sommes en mesure, au point de vue financier, de construire des navires, mais le recrutement des équipages nous épuise, et Keir Hardie et d'autres font du chambard et provoqueront un débat aux Communes anglaises. Voilà comment il se venge du premier ministre.

Je désire adresser une requête sérieuse au gouvernement. La situation de l'Allemagne, l'entente probable entre ce pays et l'Angeterre, la baisse des valeurs à la Bourse et la rareté de l'argent chez nous, devraient nous faire comprendre notre propre intérêt, et pour des raisons internationales, nous devrions procéder avec prudence, et c'est aussi l'avis de M. Churchill pour ceux qui saisissent bien le sens de son mémoire. M. Churchill n'est pas le seul que le programme du Gouvernement a mis dans l'embarras. Je remarque que le "Citizen" d'Ottawa a eu un accès de lyrisme en parlant de la consternation que ces mémoires ont causé parmi les libéraux. Il a aussi eu quelque chose à dire des faux spécialistes que ces mémoires ont mis dans la confusion. Je veux parler au Gouvernement de ces faux spécialistes.

J'ai à la main un document fort intéressant, un ouvrage qui a remporté un prix sur ce sujet: "Le Canada aura-t-il une flotte qui lui appartienne ?" Nous avons formé des experts navals au pays; nous n'avons pas besoin d'aller en Grande-Bretagne pour en trouver sous la forme de grammophones. Il y a une ligue navale au Canada et la brochure que j'ai à la main porte l'inscription: Succursale de Toronto. L'auteur de cet écrit est une femme. Mme Oliphant. Chaque jour, le suffrage des femmes me plaît davantage. Le prix était important—$400. Tout ce que renferme ce document doit avoir du poids aux yeux du ministère, surtout aux yeux du ministre des Finances. Des personnes honorables sont affiliées à la ligue navale. Sir William Mortimer Clark—que pensez-vous de ce pseudo-expert?

Une VOIX: L'un des fameux dix-huit!

M. CLARK: Eh bien, il ne flanche jamais; il n'a pas foi en l'annexion aux Etats-Unis; D. C. Fraser; D. R. Wilkie.

Une VOIX: Un autre des dix-huit!

M. CLARK: H. J. Wickham, sir George Drummond, F. E. Hodgins, sir Sanford Fleming—ces noms respirent l'impérialisme—sir Charles Hibbert Tupper, celui-là donne à la ligue un parfait cachet de respectabilité conservatrice, sans parler de la respectabilité impériale; le capitaine Clive Phillips Wolley, un tel nom doit avoir du poids auprès du premier lord de l'amirauté; James F. Robertson; Nicol Kingsmill; le colonel Penton, M. le juge Barron, Byrne E. Walker—respirez le parfum impérialiste; Wm Price, M.P., un impéraliste; le colonel W. Wood, et ainsi de suite. La ligue navale ne fait pas seulement connaître son organisation, ses directeurs et ses pseudo-experts dans cette brochure, mais son objet. J'appelle tout particulièrement l'attention du ministre des Finances sur l'objet de la ligue, en tentant d'exposer la conduite inique de M. Churchill qui entraîne le Canada trop loin dans sa première tentative d'accomplir sa principale tâche qui est, selon lui, de gouverner l'univers. L'objet de la ligue est exposé très laconiquement:

1. Faire comprendre aux Canadiens qu'ils dépendent des forces navales de l'empire et qu'ils ont intérêt à les maintenir.

Voilà, pour commencer, une assertion générale qui a un bouquet vraiment impérialiste.

Nous nous accordons tous sur ce point; il s'agit seulement d'une question de méthode:

2. D'éveiller l'opinion publique sur la nécessité d'avoir une marine canadienne.

3. De montrer de quelle façon le Canada peut mieux aider la marine royale—chez lui—en temps de guerre.

J'appelle l'attention du ministre des Finances sur ce troisième article, qui porte en lui tout le virus de la séparation. Je crois qu'il ferait bien de se mettre en rapport avec ces gens et pour s'assurer s'ils ont réellement découvert la fausseté de leurs moyens. Le quatrième objet de la ligue est:

4. Comme savoir signifie pouvoir, ainsi l'ignorance signifie faiblesse.

Voilà ce dont souffrent les membres de la droite. Ils ne peuvent avoir aucune connaissance de la question; après tout, nous sommes les meilleurs impérialistes et le savoir n'est pas la faiblesse. Il y a une certaine parenté très proche entre cette ignorance et le premier paragraphe du mémoire de M. Churchill. Nous savions tous depuis longtemps que savoir signifie pouvoir, mais c'est du neuf pour les chefs de cette ligue:

Le but de cette ligue est de remédier à l'ignorance sur les questions navales en distribuant des brochures traitant ce sujet à ses membres et aux journaux, et en vulgarisant l'enseignement de l'histoire de la marine dans les écoles.

Il y a une chose que cette ligue apprendra dans l'histoire de la marine, du moins l'histoire navale anglaise, c'est que l'Angleterre n'a jamais envoyé un navire sur la mer sans équipage. Ces gens sont donc dans le droit chemin. Cet essai a remporté le prix. Il est la crème en fait de renseignements exacts sur la marine, d'après les grands-prêtres de l'impérialisme dans la ville de Toronto. Le Gouvernement me permettra d'ajouter quelques mots. Cette dame s'est adressée à la haute gomme impérialiste, et je suis certain que le Gouvernement me permettra de donner quelques extraits de cet écrit. Je voudrais que mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) fût ici. Je n'ai aucun doute qu'il serait heureux d'accepter la doctrine de cette dame. Dans sa vie privée, mon honorable ami jusqu'à présent a été très timide auprès des dames, mais souvent on trouve la sagesse dans la bouche des enfants et des bébés. Cette dame dit:

L'idéal et la pratique britannique nous assurent la continuation et l'accroissement du pouvoir que nous possédons depuis si longtemps de nous gouverner nous-mêmes. Nos rapports avec la couronne anglaise, bien qu'inspirés par la loyauté la plus profonde et la plus forte, sont des rapports qui ne souffrent aucune entrave économique, et qui tendent rapidement à nous donner le pouvoir de faire nos traités et une liberté complète au sujet des affaires canadiennes dans toutes nos relations avec les pays étrangers. Nous faisons nos propres lois. Personne n'essaie de soumettre nos tarifs avec le monde étranger, y compris l'Angleterre, au contrôle impérial. Il ne semble pas qu'il soit possible plus longtemps de nous refuser le droit de faire nos traités même dans les cas où ils pourraient toucher indirectement aux intérêts impériaux. Les garnisons anglaises ont été retirées du pays, et le Canada administre, sans contrôle ou appel, ses affaires militaires. Le Canada a pris charge des grands ports fortifiés du Canada, que l'Angleterre considérait comme partie essentielle de son système maritime à l'aide duquel elle a maintenu sa suprématie navale et fait la police des mers du monde. Dans ses rapports avec l'Angleterre, le Canada, tout en restant loyal, est indépendant. Vis-à-vis le reste du monde il est essentiellement un pouvoir impérial libre et autonome. Le temps est donc arrivé où ce problème, comme tous les autres que comporte l'état de nation, s'impose à un pays dont on a coupé les lisières. Et la solution, pour être acceptable et permanente, ne pourra être trouvée qu'en appliquant les principes canadiens aux questions qui sont tout d'abord d'intérêt canadien.

J'appuie sur ce passage pour faire voir la responsabilité terrible que le Gouvernement a encourue en divisant la nation canadienne, et je me demande s'il pourra remporter un seul siège dans la ville de Toronto aux prochaines élections sur cette

question navale, à moins que chaque membre du parti ne fasse la même volte-face que les ministres.

Depuis 1885 nous avons protégé nos pêcheries de l'Atlantique et des Grands lacs au moyen de navires armés, et nos navires ont rendu de grands services en faisant des levés hydrographiques très utiles pour la marine. Mais en ce qui concerne la responsabilité souveraine, nos jeunes épaules n'en ont jamais été déchargées.... Le Canada doit assumer la responsabilité qui se rapporte principalement au rang national qu'il occupe aujourd'hui sans conteste. Notre commerce maritime s'étend sur deux océans et conséquemment une marine est une partie essentielle de notre vie nationale. Nous admettons en théorie et en pratique que nous devons avoir une milice; il faut admettre également que nous devons avoir une marine; c'est une autre manière d'affirmer que le Canada a atteint le rang de nation. En entrant en lice dans l'arène des peuples, il ne peut pas espérer devenir un facteur commercial dans le progrès du monde. Il faut qu'il montre des marques raisonnables de maturité et de force. Il doit marcher tête haute parmi les nations dont il se dit l'égal, et pouvoir donner ces deux preuves de sa force, une armée et une marine... Le commerce qu'il faut protéger comprend toujours, naturellement, nos pêcheries et nos douanes...

Nous avons deux côtés maritimes, peut-être trois, car on peut s'attendre que bientôt le Canada aura un débouché commercial par les ports des mers arctiques. Lorsque notre commerce se fera sur trois océans, il sera absolument nécessaire que nous ayons une marine si nous ne voulons pas que nos ports et notre commerce, qui sont notre richesse, soient à la merci d'une agression. Si les choses en viennent jamais à ce point, nos navires marchands seront attaqués, non pas quand ils seront sur la route protégés par les navires anglais, mais dans nos propres eaux et nos propres ports.

En somme, il semble impossible de rejeter la conclusion que, pour des raisons canadiennes, le Canada devrait posséder une marine canadienne, eu égard aux fonctions d'un équipement naval, à nos conditions géographiques et commerciales et à nos relations présentes et possibles avec le monde extérieur.

Cela règle assez bien le principe sur le plan du premier projet de résolution de cette Chambre; et il incombe au Gouvernement de prouver que tout le Canada s'est trompé, il y a trois ans, et que sa politique particulière suggère la seule alternative à adopter. Je le réitère, quel spectacle le pays présente aujourd'hui! On nous accuse de faire de l'obstruction. Le Gouvernement et ses partisans font obstruction au développement voulu du Canada.

Traitant de la question de l'équipement, Mde Oliphant énonce:

L'équipement d'une marine canadienne ne devrait pas offrir de plus grandes difficultés que l'entretien d'une marine canadienne. Une force navale volontaire, avec une station d'instruction navale convenablement équipée, et une durée de service volontaire, ne répugnerait vraisemblablement pas plus à la loyauté toujours disposée de la jeunesse canadienne qu'une force militaire volontaire avec une durée de service et le service obligatoire.

Cette dame ajoute:

Le commandement de nos vaisseaux et l'instruction des hommes exigent des officiers, qui doivent aussi être instruits. Il est certain qu'il nous faudrait pendant quelque temps avoir recours à l'aide impériale sous ce rapport. C'est ce que nous avons fait pour notre armée à ses débuts. Mais de même que le temps et l'instruction nous ont donné des hommes aptes à commander des armées, de même le temps et l'instruction nous donneront des hommes en état de commander des vaisseaux. Avec cet objectif, nous devrions assurément établir une école de marine, comme nous avons établi une école militaire. Le développement nécessaire des moyens d'éducation suivrait naturellement et convenablement notre premier pas vers la création d'une marine. Dans l'établissement de stations-écoles, il semble désirable de les mettre à la portée du peuple—dans le but de les localiser. Outre l'établissement de ces stations dans nos ports de l'Atlantique et du Pacifique ou à proximité, nous pouvons peut-être suivre l'exemple de nos voisins, qui ne considèrent pas l'établissement de stations navales d'instruction dans les ports des Grands lacs comme étant contraire aux dispositions du traité existant.

L'Australie et la Nouvelle-Zélande portent leurs efforts vers l'établissement d'une marine. L'auteur (Hordern) d'un intéressant article sur la défense navale de l'Australie dans le "United Service Magazine" (vol. xxxiv), apporte de forts arguments à l'encontre de contributions australiennes à la marine impériale, dans l'administration de laquelle l'Australie n'a aucune part. Il énonce que le besoin pour l'Australie d'une marine n'est pas tant la protection de son commerce côtier que "la conservation de sa liberté et la protection de ses aspirations contre toute ingérance étrangère." Il parle de l'immigration japonaise comme d'une menace qui n'attend que l'expiration du traité anglo-japonais pour devenir un péril réel; et il conseille à l'Australie d'être prête, à l'expiration du traité, d'offrir son alliance à la Grande-Bretagne, au lieu de l'offrir au Japon, et avec une flotte. De récentes réflexions de la part de l'Australie indiquent qu'elle cessera le régime des subsides à la marine impériale, et qu'elle établira sa propre marine. Le premier ministre Deakin a déjà présagé cette intention dans son projet de marine. ("Navy League Annual", 1907-9, p. 160)...Toutefois, l'attitude de la conférence de 1907 sur cette question a été plus prononcée et plus ouverte. Les représentants impériaux ont virtuellement concédé le libre droit de chaque colonie de résoudre la question navale à son propre point de vue. Ceci met les Canadiens face à face avec la question canadienne. Il ne peut exister de doute que le Canada la résoudra avec succès. Par ses œuvres solides, par ses magnifiques espérances et par les gages qu'il a donnés à la fortune, le Canada l'a déjà résolue.

Que faut-il penser d'un Gouvernement, dont l'attitude contredit à ce point les vues de cette dame, approuvées comme elles sont par les représentants de Toronto? Ils seront acculés s'ils continuent.

M. CURRIE (Simcoe-nord): Très bien.

M. CLARK: Evidemment, mon honorable ami de Simcoe-nord espère être acculé. Il ne parle pas avec la même confiance qu'à l'époque où il préconisait la construction navale pour Collingwood; ce *Très bien* est vraiment touchant.

Le malheur, en ce qui concerne le Gouvernement et Winston Churchill, c'est qu'ils sont enchaînés dans une alliance impossible. Elle ne durera pas. Emmerson a dit: Accrochez votre char à une étoile; mais quand la ligue de la marine de Toronto, Winston Churchill et ce gouvernement impérialiste seront accrochés à un Pelletier, il n'est pas nécessaire d'être prophète ou fils de prophète pour prévoir le genre de naufrage et de ruine qui les surprendra. Il leur faudra décrocher ce char et faire plus de cas de l'opinion de leurs électeurs, ou bien ils ne gouverneront pas longtemps. Nous avons l'autre soir entendu les honorables députés ministériels crier: Pas de capitulation. Mais je ne crois pas que ce soit la vraie attitude que le parti conservateur doive en ce moment adopter.

Les gens qui sont atteints de mutisme se sont déjà rendus; ils ont renoncé à leur droit de se défendre. Le dernier ministre qui ait parlé sur la question a été, je crois, le ministre du Travail (M. Crothers). Il s'est soigneusement appliqué à prouver que le Gouvernement avait reçu un mandat du peuple sur cette question. La question d'une fédération impériale ou la question de l'abandon d'une marine canadienne a-t-elle été soumise aux électeurs? Une fois l'urgence disparue, la politique d'une fédération impériale est la seule qu'il nous reste réellement à adopter. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) n'avait pas la preuve d'une urgence lors de sa sortie du cabinet. L'automne dernier, le Gouvernement a été occupé à attendre le mémoire et à préparer la mise en scène de la démission de l'honorable membre.

Naturellement, il a eu la tâche d'exercer une forte pression sur le ministre des Postes (M. Pelletier) et sur le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) pour leur faire garder leurs portefeuilles. Le ministre des Postes a dit franchement: Je reste attaché à mon portefeuille; mais le ministre du Revenu de l'intérieur a lutté contre sa conscience et finalement l'a vaincue. Si cette contribution eût été un simple don, elle eût été justifiée par l'urgence; mais l'urgence étant écartée, nous devons la considérer comme le premier pas vers la fédération impériale. Or, c'est une question discutable pour savoir si un pareil pas peut être fait sans changer ou briser la constitution canadienne. L'acte de l'Amérique britannique du Nord autorise le Parlement à faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, et la défense sur terre et sur mer est une des choses sur lesquelles nous sommes autorisés à faire ces lois. Les avocats peuvent présenter un bon argument pour démontrer que le Gouvernement, en déposant cette proposition, viole la constitution canadienne. On me dit que quelques éminents avocats constitutionnels se mettent l'esprit à la torture sur cette même question.

M. LEMIEUX: Le ministre de la Justice l'a fait.

M. CLARK: A une époque où il y avait quelque apparence d'urgence, les honorables messieurs de la droite ont pensé que le Canada devrait avoir un service naval; mais maintenant qu'on ne parle plus d'urgence, ils proposent une contribution. Ils plaident sens devant derrière. Maintenant l'idée de fédération impériale comprend un gouvernement représentatif pour l'empire, qui, de même que tous les gouvernements britanniques, doit être choisi dans un parlement de l'empire, élu par les différentes parties de l'empire. Cela comporterait l'impôt de l'empire. Alors il y aurait quelque objet pour un pareil parlement. Or, j'ai beaucoup pensé à cette question, et je ne peux pour tout au monde dire à quoi servirait ce parlement. A part la politique étrangère, il n'aurait rien à faire. L'honorable député de Saint-Antoine a dit que le dix-neuvième siècle était le siècle de l'autonomie. Je ne veux pas pousser ses paroles trop loin. Il ne propose pas, je suppose, de diriger de Londres les affaires du Canada. Même avec mon honorable ami d'Argenteuil comme ministre de la défense à Londres, je ne suppose pas que l'honorable député de Saint-Antoine porterait ses idées autocratiques si loin que de penser qu'il pourrait avec le ministre de la défense diriger de Londres les affaires du Canada. Il nous laisserait quelque chose à faire pour la gestion locale, comme celles pour lesquelles nous avons combattu il y a soixante et dix ans. Eh bien, quel serait le devoir de cet embarrassant et dispendieux rouage qui doit être établi? Rien, si ce n'est s'occuper de la politique étrangère. Mais M. Asquith dit que vous ne pouvez y prendre part. Ainsi, la seule affaire pour laquelle doit être établi ce nouveau rouage disparait d'un seul coup.

Je voudrais que l'honorable membre nous fasse un discours sur la fédération impériale et nous dise ce qu'elle signifie en réalité, nous dise où son collègue de Québec nous conduit avec sa voiture à laquelle il nous a attelé. Il va avoir à Londres un gouvernement qui sera nommé par un parlement à Londres, qui sera élu par l'empire tout entier, et les affaires de ce parlement seront la politique étrangère. Mais les nationalistes de Québec sont contre toute participation à la poli-

tique étrangère. Un ancien a dit que l'homme le plus heureux était celui qui ne savait pas qu'il avait une femme. Sans doute, cela voulait dire que les affaires de la famille allaient si paisiblement que chacun pouvait vivre sans trouble. J'ai souvent dit que l'homme le plus heureux était celui qui n'avait pas d'estomac. On pourrait de même dire par paraphrase que la nation la plus heureuse est celle qui ne sait pas qu'elle a une politique étrangère. Car la politique étrangère doit s'occuper de guerre, de confusion, de taxes—choses que les hommes sages s'efforcent de réduire au minimum. Comme les partisans de la fédération impériale cherchent à obtenir ce changement, c'est à eux de nous en prouver les avantages. En l'état, les présomptions sont contre eux. Il n'est pas certain qu'ils créeraient quelque chose de valeur. Il est clair qu'ils créeraient des places pour des fonctionnaires grassement payés, mais je ne sache pas que le peuple soit en faveur de cela. Le Canada, avec huit millions d'habitants, a plus de législateurs qu'il semble nécessaire pour toute la population de la Grande-Bretagne, des colonies et des dépendances.

J'ai dit que nous avons discuté la fédération impériale depuis cent vingt-cinq ans, et que nous n'avons pas avancé d'un pas. J'ai ici un discours prononcé par un homme distingué, M. James Bryce. Son sujet était la politique coloniale. M. Bryce prononça son discours à Aberdeen le 21 avril 1892. Il a apporté à l'étude de cette question un esprit averti. Il y a plus d'une génération il a occupé le poste de secrétaire parlementaire sous lord Rosebury, qui a été un excellent secrétaire des affaires étrangères dans son temps. M. Bryce devint ministre dans le cabinet Gladstone, et, nous le savons, il a représenté avec distinction la Grande-Bretagne à Washington pendant plusieurs années. Au début de sa carrière il était un professeur distingué à Oxford. Lorsqu'il a prononcé son discours il était dans la force de l'âge. Il a été enrôlé comme membre de la ligue de fédération impériale. Si je comprends bien son état d'esprit, il pensait que la fédération impériale était une chose qui pourrait favoriser un bon esprit dans les différentes parties de l'empire, et que cela ne pourrait pas faire grand mal si la chose n'était pas poussée trop loin, et que c'était une bonne chose à discuter.

Il a fait la remarque qu'il y a trente ou quarante ans—ce serait aujourd'hui soixante ou soixante et dix ans—les autorités britanniques croyaient que la séparation était la tendance inévitable de l'empire. Je me suis moi-même souvent servi de l'argument que la liberté agissait dans une direction inverse, et qu'au lieu de la séparation, plus on accordait aux différentes parties de l'empire de liberté dans l'administration de leurs propres affaires, plus on donnait de puissance au développement du sentiment, le sentiment, qui est le principal appui de l'empire aujourd'hui. M. Bryce dit plus loin dans son discours:

Ils connaissaient les difficultés du système existant, mais ils savaient aussi jusqu'où s'étendaient ces difficultés et comment y faire face et les atténuer.

Il y a vingt et un ans, on ne soupçonnait pas qu'un jour il nous faudrait agir à l'aveuglette en envoyant $35,000,000 à la Grande-Bretagne pour qu'elle en dispose à son gré.

Ils n'ont jamais connu le danger que peut recéler l'inconnu. Personnellement, ils préféraient suivre les vieux sentiers jusqu'à ce qu'ils fussent convaincus que les avantages qu'apporterait le changement seraient suffisants pour contre balancer tout dommage évident.

C'est à peu près mon avis. L'empire britannique va assez bien, pourvu qu'on ne le déracine pas pour voir comment il pousse. Puis M. Bryce étudie quelques-unes des difficultés se rattachant à l'Angleterre et à la constitution de la fédération impériale:

On a suggéré la création d'un corps législatif commun, une sorte de parlement impérial qui édicterait des lois pour tous les dominions britanniques. Mais, à son avis, ce projet est irréalisable.

Les colonies ne voudraient nullement voir leurs parlements subir la dictature de Londres, pas plus que nous voulons que notre parlement britannique passe sous la haute main des représentants du peuple de l'Australie ou du Canada, qui ne connaissent pas les besoins du Royaume-Uni. Ecartons donc cette question.

Canada, qui ne connaissaient pas les besoins du Royaume-Uni. Ecartons donc cette question.

Je livre ces paroles aux méditatnons de l'honorable député de Saint-Antoine. Au lieu de s'occuper de lectures sur les minorités et les majorités, choses sans doute plus intéressantes que mes paroles, qu'il nous dise quel sera la prochaine tentative pour exécuter ce projet de centralisation que M. Bryce, il y a vingt et un ans, déclarait non susceptible de réalisation. M. Bryce est un homme dont l'honorable député ne saurait méconnaître l'importance, malgré la pauvre opinion que notre collègue se forme de M. Winston Churchill, à la lecture de son mémoire. Il trouvera en M. Bryce un adversaire digne de son épée. Et il pourrait expliquer ce qu'il entend lorsqu'il dit que le dix-neuvième siècle a été le siècle de l'autonomie.

On a aussi suggéré que nous devrions imposer un tarif commun à tous les dominions britanniques. Or, il est clair que si désirable que ce soit, il a été impossible d'engager les colonies à inaugurer un système de libre-échange réciproque entre elles et la mère patrie.

M. Bryce et le député de Saint-Antoine s'entendaient bien, je crois, parce que même au vingtième siècle, bien qu'il ait renoncé à l'autonomie, il serait prêt à accepter le libre-échange impérial. Est-il prêt à faire concurrence aux manufacturiers de la Grande-Bretagne sur un pied de libre-échange? Il pourrait m'écouter avec profit, parce que si le libre-échange impérial doit sortir de cette affaire, je serais prêt à revenir sur bien des choses que j'ai dites au sujet de la fédération impériale.

Lorsque nous accordâmes le gouvernement autonome, si désirable qu'il eût été de les empêcher d'imposer des tarifs protectionnistes contre nous-mêmes et contre les uns et les autres, il est trop tard pour en parler maintenant, et ils savaient que l'esprit protectionniste était si fort dans la plupart des grandes colonies, surtout au Canada et dans la plupart des colonies australiennes, qu'ils ne voulurent pas renoncer à leurs tarifs protecteurs. L'idée d'un libre-échange universel dans l'empire britannique était admirable, mais n'était pas réalisable en ce moment.

Et il dit plus tard:

Aucun mnistre bien pensant en ce pays ne proposerait pareil projet.

Ce projet a été proposé il y a quelques mois —l'été dernier, croyait-il—à lord Salisbury, et bien que lord Salisbury lui-même n'affichât pas ouvertement son attachement aux principes du libre-échange, il le rejeta d'une façon non équivoque; et s'il l'a rejeté, on peut raisonnablement présumer qu'il serait rejeté par tous les autres.

Il a été rejeté en Grande-Bretagne presque par tout le monde, sauf M. Bonar Law dont on entend fort peu parler ces jours-ci, M. Winston Churchill tenant le centre de la scène impériale en ce moment. M. Bryce soulève le point qui a été si bien exposé par le premier ministre en Angleterre et dans ses discours en cette Chambre:

Si l'Australie et le Canada contribuaient de fortes sommes pour la marine impériale, ils demanderaient naturellement qu'il leur soit accordé voix au chapitre dans la politique extérieure de l'empire. Ils diraient:

Si vous nous demandez de fournir de fortes contributions pour maintenir la marine, et si cette marine doit être employée dans une guerre que la Grande-Bretagne entreprendrait disons contre la France et la Russie, nous souffririons de cette guerre. Nous serions engagés dans cette guerre. Les croiseurs français pourraient attaquer nos ports; les corsaires russes pourraient entraver notre commerce; et nous souffririons tout autant que vous, si vous nous entraîniez dans une guerre que vous feriez grâce à nos contributions. Ne devrions-nous donc pas avoir voix au chapitre pour décider si cette guerre doit être entreprise? Ne devrions-nous pas, nous, colonistes, supportant une partie du fardeau, exposés que nous sommes à une partie des risques, avoir le droit, comme votre parlement de Westminster, d'exprimer notre opinion sur la question de savoir s'il y a juste cause de guerre avec la Russie ou la France?

M. CLARK (Red-Deer).

C'est là un loyal exposé de la question ainsi que l'a formulé le premier ministre, mais M. Bryce. . .

. . . n'a vu aucune réponse à cette demande sur les principes de gouvernement représentatif.

Il y a vingt et un ans, un des esprits dirigeants de l'empire combattait pour ce privilège que le premier ministre a proposé aux habitants de la Grande-Bretagne, comme il l'a proposé à ce Parlement, et il ne reçut aucune réponse à cette proposition. Avant de voter ces $35,000,000 le premier ministre devrait nous dire quelle sera la prochaine démarche et ce dont le peuple le tiendra responsable, c'est de faire voter cet argent ostensiblement comme le premier pas dans la direction de la fédération impériale, sans que nous ayons un mot à dire à l'avenir touchant la politique étrangère de la Grande-Bretagne. On a discuté cette question depuis le temps d'Edmund Burke et d'Adam Smith. On la discutait depuis cent ans, lorsque M. Bryce prononça son discours, et lorsque sir Daniel Cooper écrivit cet essai que j'indique à la Chambre. Je veux mettre en relief ce que ces partisans de la fédération impériale avaient en vue, et faire voir jusqu'à quel point leurs idées concordaient avec les objets visés par nos honorables amis de la droite qui sont, aujourd'hui, il faut le présumer, des partisans de la fédération impériale. Sir Daniel Cooper a posé ces principes, il y a vingt et un ans:

Le premier principe, c'est que la Grande-Bretagne doit être le ressort principal et le centre de l'action fédérative. Ce doit être son privilège et son devoir de guider, de contrôler et d'accélérer les changements dont le besoin se fait sentir de temps à antre.

Le Gouvernement partage-t-il cet avis?

2. Les confédérations coloniales doivent être complètes en elles-mêmes. Il ne doit pas y avoir de Terre-Neuve en dehors du Canada; nulle colonie australienne en dehors des dominions des antipodes; nul frère égaré au Sud-Africain ou aux Antilles ne doit poursuivre en paix sa propre théorie d'indépendance. Il ne doit être permis à aucune colonie de se séparer, ou de se tenir en dehors de la collectivité, pour aucun motif, et sans la permission de chaque autre membre du groupe et de la Grande-Bretagne. Se fédéraliser d'une manière peu rigide serait rejeter l'enseignement découlant de la grande guerre civile des Etats-Unis et faire preuve d'ingratitude et d'indifférence à l'égard des enseignements mis gratuitement à notre disposition.

3. Le tarif de chaque colonie, en vigueur à l'époque de la formation de la confédération coloniale, devrait être maintenu jusqu'à ce que le gouvernement central fût en état de fonctionnement, alors qu'on pourrait adopter un tarif général. Ce sera alors le temps de régler les relations mutuelles de la confédération et de ses membres quant aux taxes.

4. Les arrangements relatifs aux dépenses afférentes à l'empire commun et de ses diverses parties devront être faits de la même manière et réglés selon les circonstances.

5. Les confédérations coloniales devraient commencer par le libre-échange entre elles, et cela, nous pouvons l'espérer, serait le premier pas vers l'abolition des droits de douane et l'établissement du libre-échange dans tout l'empire.

Voilà comment le commerce des dominions éloignés va être limité sous le régime de la fédération, telle qu'elle était comprise par l'un de ses principaux apôtres il y a vingt et un ans.

Il n'a jamais été prononcé de parole plus claironnante, représentant un rêve plus impossible, embrassant plus de contradictions et d'opinions et de réalisation impossible que la fédération impériale. Les parsans de la fédération impériale aujourd'hui n'ont aucun idéal, ne visent aucun objectif bien précis; ils n'ont aucun projet qui ne diffère des projets formés par leurs confrères en Grande-Bretagne. Les partisans de la fédération impériale en Grande-Bretagne veulent le livre-échange dans l'empire. Y a-t-il quelque honorable député de la droite qui soutienne cette opinion? Comment l'honorable député de Haldimand (M. Lalor) envisage-t-il cette théorie?

Rien ne nous oblige à verser cette contribution, il n'y a qu'une ligne de conduite à tenir entre plusieurs, que le Gouvernement peut suivre. La ligne de conduite qu'il convient de suivre serait de retirer cette proposition et de laisser le Parlement expédier ses propres affaires. S'il veut pousser ce projet de fédération impériale, cette masse de contradictions sur lesquelles j'ai appelé son attention, il peut le soumettre au peuple à une nouvelle étape de cette législature. Pourquoi mettre tant de précipitation à s'attacher aux cordons du tablier de Winston Churchill? Pourquoi tant se hâter de rejeter l'autonomie canadienne? Je ne demande pas une élection immédiate, bien que je ne redoute nullement la consultation populaire. Je préférerais être vaincu à cause de mon attitude d'opposition sur cette question, plutôt que d'être élu pour la défense de cette misérable politique de coopération. Si le Gouvernement ne veut pas retirer son projet, il ne lui reste aucun autre moyen que d'en imposer l'adoption à la Chambre par un règlement de clôture.

On m'a reproché d'avoir dit, en réponse à l'honorable député d'Algoma (M. Boyce), qu'il serait bon, si on proposait la clôture, de soumettre cette proposition dans le discours du trône, après une prise en considération sérieuse par le peuple. Les circonstances de son introduction en Angleterre étaient absolument différentes de celles qui existent ici. Les cas n'étaient pas du tout analogues. La clôture a été introduite en Angleterre pour venir à bout d'une petite minorité d'Irlandais qui étaient alliés à Londres dans le dessin avoué de paralyser les institutions parlementaires et d'empêcher le parlement de faire aucun travail et les deux partis politiques se sont mis d'accord pour en finir avec l'obstruction d'une véritable minorité anarchiste. On ne peut vraiment pas en dire autant de nos critiques du projet gouvernemental.

La troisième solution qui reste au ministère, s'il persiste à vouloir l'adoption de sa proposition, c'est une élection immédiate. Nous sommes prêts. Le peuple doit être consulté tôt ou tard et vous devriez retirer le bill maintenant et le soumettre plus tard. Cela vous donnera l'opinion que j'ai exprimée il y a quatre ans et qu'il n'y a pas de danger que l'Allemagne et l'Angleterre se fassent la guerre. Si vous ne voulez pas retirer le bill et si vous ne voulez pas attendre une élection, faisons les élections maintenant.

Je saisirai l'occasion pour lire un article du " Daily News ", qui représente maintenant plus de libéraux en Angleterre que M. Churchill. Le " Daily News " a plus d'un demi-million d'abonnés et je n'hésite pas à dire qu'il représente le sentiment libéral de la Grande-Bretagne aussi bien qu'aucun autre journal publié dans ce pays. Le "Daily News" s'exprime ainsi:

La moindre concession qu'il puisse faire au peuple canadien, c'est de le consulter avant de l'engager dans une révolution constitutionnelle condamnée par toutes les autres colonies.

Il ne faut pas s'imaginer que les libéraux canadiens soient les seuls à condamner le projet Borden. Le gouvernement australien a repoussé toute proposition de ce genre en Australie. L'honorable M. Sauer, au nom du gouvernement du Sud-Africain, a exprimé le doute que ce mouvement qui se produit dans différentes parties de l'empire ne fût pas tout à fait spontané. Il a critiqué la politique du Canada d'avoir un ministre dans le conseil de la défense, et il a déclaré qu'il doutait que le Sud-Africain adopte ce procédé.

Par conséquent, les premiers fruits de la politique Borden sont une crise intérieure d'une importance très grande. Dès le début, nous avons critiqué la substance même du projet Borden en nous appuyant sur le terrain constitutionnel. Nous n'avons cessé de répéter qu'il rendait un mauvais service à l'empire en prenant la marine comme thème des discussions entre les partis politiques dans les colonies. Le projet Borden est maintenant arrivé à causer une crise politique aiguë au Canada. Tous les gens d'esprit réfléchi admettront que c'est rendre le plus mauvais service à l'unité de l'empire.

Je désire terminer ce que j'ai à dire en accusant le Gouvernement de diviser le Canada sur une question d'importance impériale contre sa propre conviction bien réfléchie et bien exprimée il y a trois ans et qui est encore la conviction de la majorité du peuple. Il a divisé l'Angleterre avec son programme, il y a une division bien tranchée et un débat imminent au parlement impérial, sur un sujet qui ne devrait pas être l'objet d'une discussion, mais de félicitation et de reconnaissance. Le Gouvernement a divisé l'empire sur ce pro-

gramme. L'Australie n'en veut pas. Le Gouvernement devrait retirer ce projet, le soumettre au peuple et lui laisser avoir le sort qu'il mérite.

M. TURGEON: Ce n'est que le sentiment du devoir qui me pousse à prendre la parole et je vous assure que c'est ce sentiment qui me force à parler en ce moment, surtout après avoir entendu le plus éloquent discours que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) ait jamais prononcé dans cette enceinte. Le Canada a le bonheur d'avoir reçu au milieu de ses fils un homme de la haute intelligence de notre honorable collègue. Je pense quelquefois qu'il aurait pu rendre de plus grands services s'il avait été associé avec M. Asquith dans la direction des affaires de l'empire.

Je veux exprimer les pensées que j'ai senti naître depuis que le premier ministre a présenté à la Chambre le document de l'amirauté. Il me semble que cela met le Canada dans une situation qui est indigne de nos ressources et de notre nationalité. Ce qui m'étonne, c'est que le Gouvernement n'ait pas encore accédé à la requête du parti libéral soit en retirant son bill, soit en le soumettant au peuple pour qu'il se prononce. Si quelqu'un est désireux et impatient d'entendre le jugement du peuple sur cette question, c'est l'honorable député de Gloucester.

Chacune des lignes du document lu par le premier ministre blesse mes sentiments de citoyen canadien, parce que je sais que mes concitoyens et mes électeurs en seront blessés, eux qui exploitent non seulement les ressources de la mer, mais les produits de l'agriculture et des mines. Il est à regretter que nous soyons obligés d'examiner ce document quand nous ne devrions avoir de l'autre côté de l'océan que des paroles d'encouragement pour le développement de nos ressources.

Je donnerai lecture de la lettre du premier ministre à M. Churchill:

Cher monsieur Churchill:—On m'a donné à entendre que la construction des grands cuirassés du type le plus moderne est hérissée de plus grandes difficultés dans les premières étapes et que le coût en est excessif. Si ce n'est pas trop abuser de votre bienveillance, je serais heureux de recevoir à ce sujet des renseignements utilisables au besoin.

Bien à vous,
(Signé): R. L. BORDEN.

Nous avons la certitude du moins que ce document a été envoyé à la demande du premier ministre. J'en lirai une partie:

L'idée que les cuirassés d'escadre projetés pourraient être construits rapidement au Canada ne repose pas sur une connaissance complète de la question.

Le cuirassé moderne est le produit d'une évolution d'essais et d'expérience pendant plusieurs années. C'est un engin de guerre compliqué de cuirasses, canons, affûts de canon, montages et machines qui demandent des

M. CLARK (Red-Deer).

usines spéciales pour leur construction, toutes ces usines coûtant fort cher, non seulement au point de vue de la production, mais à celui des dessins et de la composition comme de l'assemblage. En outre, la construction de ces navires, faits d'acier trempé et d'acier doux, exige des riveurs experts et des ajusteurs habitués à ce genre de travail. Il est difficile de trouver ces ouvriers spéciaux en Angleterre et il se passera bien des années avant qu'on en puisse trouver au Canada. La manufacture des cuirasses de navires exige des aciéries spéciales et des laminoirs ainsi que des fours de recuite capables de traiter 150 tonnes d'acier d'un seul coup. Pour juger de la qualité des aciers obtenus, il faut des experts qui ne s'occupent pas d'autre chose. Ces experts n'existent pas au Canada.

J'admets chaque mot de ce document et je reconnais qu'il serait difficile de trouver une main-d'œuvre habile pour la construction des grands cuirassés d'escadre au Canada. Mais permettez-moi de demander: A-t-on introduit au Canada une industrie quelconque sans que nous soyons capables de trouver parmi nous, ou de faire venir d'Angleterre, des Etats-Unis ou d'Allemagne la main-d'œuvre expérimentée qui était indispensable? Nous l'avons fait pour l'industrie de la pulpe et du papier; nous l'avons fait pour le fusil Ross. Nous n'avons pas prétendu, quand nous avons demandé deux escadres, que nous pourrions construire immédiatement des dreadnoughts au Canada, mais nous pouvions du moins construire des chantiers et les plus petits navires et c'est ce que nous aurions pu faire si le parti libéral était resté au pouvoir. Alors M. Winston Churchill n'aurait pas pu nous représenter sous un faux jour. L'Australie a construit sa flotte comme étant le meilleur moyen d'aider l'empire. Un des plus grands hommes d'Etat australien, sir George Reid, parlant au Royal Colonial Institute à Londres, a porté cette question à l'attention de l'empire. Voici ce qu'il a dit d'après le "Citizen" de ce matin:

Londres, 12 mars.—Dans son discours prononcé hier soir au Royal Colonial Institute, sir George Reid, haut commissaire d'Australie, a parlé de la question de la défense impériale, exprimant l'opinion que le temps n'était pas éloigné où le Canada aurait à entreprendre la défense de l'Atlantique nord et du Pacifique nord, pendant que la Nouvelle-Zélande et l'Australie protégerait le Pacifique sud et que l'Inde pourrait prendre une part importante dans la défense de l'Orient.

Un tel projet laisserait l'Angleterre libre de concentrer ses forces dans la mer du Nord et de protéger une grande partie des routes commerciales.

L'exemple de l'Australie, a dit sir George, devrait être suivi par toutes les colonies autonomes qui pourraient avoir une flotte opérant de concert avec la flotte anglaise...

A propos des questions impériales, beaucoup de gens, dit-il, sont fatigués de tous ces discours. Il croit que ce serait préférable de travailler au développement des forces militai-

res et navales sur la base actuelle, plutôt que de grouper les énergies séparées dans un parlement unique.

Sir Joseph Ward a dit qu'il était d'accord avec sir George et il a dit qu'il ne croyait pas qu'aucune colonie indépendante voudrait revenir à l'époque du système de l'administration centrale.

Le comte de Brassey assure que, en ce qui concerne la défense navale de l'empire, il n'y a rien à craindre pour le moment. Au contraire, il estime qu'il peut répéter le conseil de lord Fisher: que nous pouvons dormir sur nos deux oreilles.

Le mémorandum de M. Churchill continue en ces termes:

En ce qui concerne la construction de navires étrangers, l'Autriche-Hongrie a considérablement augmenté ses moyens en aménageant deux grandes cales à Fiume. Ce projet a été conçu en 1909, et ce n'est qu'en 1911 que les cales ont été prêtes et le premier navire de guerre a été commencé en janvier 1912. La presse autrichienne dit que le contrat spécifie que les travaux doivent être terminés en juillet 1914, mais qu'un retard de quelques mois est prévu. Il y a toutefois dans ce pays d'autres vastes chantiers et tout l'outillage nécesaire.

Le coût de cet entreprise n'est pas connu.

Les Japonais ont mis vingt ans pour ériger leurs chantiers de construction navale et il leur faut maintenant plus de trois ans pour construire une navire de guerre; bien qu'ils soient désireux de construire toute leur marine dans leur propre pays, ils constatent qu'il est encore nécessaire d'en faire construire en Angleterre.

L'Espagne a établi des chantiers maritimes au Ferrol et à Carthagène. Il lui est impossible de construire autre chose que des navires de seconde classe, d'environ 15,000 tonnes au Ferrol (le gros du matériel venant de l'Angleterre), et encore les chantiers sont-ils soutenus financièrement et dirigés par une compagnie anglaise, Armstrong, Brown et Vickers.

Si ces pays ont pu établir des chantiers de constructions maritimes, assurément le Canada peut faire la même chose. Nous avons les ressources naturelles, nous avons des usines pour le fer et l'acier et nous avons des ouvriers intelligents et industrieux qui peuvent rapidement fournir la main-d'œuvre habile dont on aura besoin.

Le mémorandum continue en ces termes:

En étudiant ces différents points, il devient évident qu'il serait tout à fait déraisonnable pour le Canada de tenter de construire actuellement un cuirassé d'escadre. Le coût d'installation des usines seulement, serait d'environ 15,000,000 de livres sterling et ces usines ne seraient pas prêtes avant quatre ans.

Il a déjà été démontré qu'il y a dans ce mémoire une erreur concernant le coût de l'installation d'un chantier maritime. Nous n'avons pas l'intention d'entreprendre la fabrication des canons au Canada. Il a été demontré aussi qu'aux Etats-Unis, avec $4,000,000, on a installé un chantier où sont construits les plus grands navires de la marine américaine; nous pouvons faire la même chose. Nous avons à Sydney des usines métallurgiques comparables aux plus importantes du monde entier et qui ont probablement coûté près de $60,000,000. J'en appelle au témoignage du ministre du Travail.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Mon honorable ami me permettra peut-être de lui rappeler que son chef a déclaré, le 13 février dernier, que sa politique avait été rejetée, le 21 septembre 1911 et que celle de M. Borden avait été approuvée. Pourquoi l'honorable député voudrait-il retourner devant le peuple?

M. TURGEON: Parce que les électeurs ne se sont pas prononcés sur la politique qui nous est maintenant soumise.

M. CROTHERS: Votre chef a dit le contraire, le 13 février dernier. Voici ses paroles:

Les élections eurent lieu peu de temps après et chaque parti se présenta devant le peuple avec un programme distinct. Mon très honorable ami avait voté en faveur de l'amendement du député de Jacques-Cartier, et s'était engagé à consulter les électeurs, non seulement sur la question d'une marine, mais aussi sur celle d'une contribution aux armements. Il est inutile de rappeler que dans cette circonstance c'est mon très honorable ami qui a triomphé. C'est sa politique qui a été approuvée par le peuple. Ce n'est pas celle que j'avais proposée.

M. BELAND: La politique qui consiste à demander l'avis des électeurs.

M. CROTHERS: Pas du tout. Il a déclaré que la politique qu'il avait défendue avait été rejetée par les électeurs, à la page 1063 des Débats (v. a.), il admet encore que la politique navale était une des questions sur lesquelles se sont faites les élections de 1911 et que les électeurs avaient désapprouvé sa politique, pour approuver celle de M. Borden.

Malgré cela, mon honorable ami veut que nous retournions devant le peuple. Sur ce point, il refuse de suivre son chef.

M. TURGEON: Au contraire; et je le suivrai bientôt sur les bancs de la droite. Le mémoire de M. Churchill au premier ministre dit encore:

En 1909, on a étudié l'opportunité de la création par le Canada, sur l'océan Pacifique, d'une escadre équivalente à celle de l'Australie, et impliquant une dépense initiale de £3,700,000 et au coût moyen de £600,000 pour son maintien. Le gouvernement canadien ne jugea pas ceci compatible avec ses plans et offrit de fournir un nombre limité de croiseurs et de contre-torpilleurs qui seraient stationnés sur l'Atlantique et sur le Pacifique. L'amirauté consentit a aider autant que possible à l'organisation et à l'équipement de ces navires. De 1909 à 1912, le Canada jeta les bases d'un entraînement des recrues et des cadets, et le gouvernement canadien n'aurait pu monter un seul croiseur.

Si, depuis deux ou trois ans, on a éprouvé des difficultés à recruter des marins, cela est dû aux lenteurs du présent Gouvernement, à ses hésitations et à la promesse faites par les députés de la droite, surtout dans la province de Québec, que la loi navale serait rappelée. Ces lenteurs ont nuit au recrutement et nos jeunes Canadiens ont dirigé leurs efforts ailleurs. Je ne veux pas trop blâmer M. Churchill, pour certaines expressions dont il se sert dans ce mémoire, car la lettre qui lui a été adressée par le premier ministre est ce qu'on pourrait appeler une question insidieuse. Cette lettre commence ainsi:

On m'a donné à entendre que la construction des grands cuirassés du type le plus moderne est hérissée des plus grandes difficultés dans les premières étapes et que le coût en est excessif.

Au début, une industrie coûte plus cher que lorsqu'elle est complètement établie et en pleine exploitation. Durant les quinze dernières années, nous avons dépensé $16,500,000 en primes à l'industrie de l'acier et au moment où l'on espérait que cette industrie pourrait se passer de subventions, vu que la construction de navires au Canada lui serait d'un grand avantage, la nouvelle politique du Gouvernement lui cause un tort considérable.

M. LALOR: L'honorable député serait-il en faveur du renouvellement des primes à l'industrie de l'acier?

M. TURGEON: Retirez votre bill et nous verrons. Pour le moment, je constate que la politique du Gouvernement privera cette industrie des avantages que lui aurait procuré la construction des navires au Canada. Elle comptait sur le réveil de cette grande industrie qui aurait fourni de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers. Mais aujourd'hui, le Gouvernement la prive d'une excellente occasion d'étendre ses opérations et il n'y aurait rien de surprenant si les industriels intéressés dans cette entreprise, venaient demander au Gouvernement le renouvellement des primes.

M. LALOR: Vous prononcez en ce moment un excellent discours protectionniste.

M. TURGEON: Ce que je dis est conforme à la politique nationale de sir John A. Macdonald, pour le développement industriel du Canada.

M. CROTHERS: Vous avez toujours combattu cette politique.

M. TURGEON: Je n'ai pas été contre les primes.

M. LALOR: Combatteriez-vous la protection?

M. TURGEON: Je suis opposé à la protection, mais nous ne pouvons arriver au libre-échange que graduellement. Je maintiens que le parti libéral a fait beaucoup dans cette direction, en votant un traitement de faveur pour les marchandises anglaises. Mon honorable ami serait-il disposé à abaisser davantage les droits sur les importations d'Angleterre?

M. LALOR: Je serais disposé à voter en faveur de tout ce qui pourrait être utile à l'empire, comme je me propose de voter pour la politique navale du Gouvernement. J'ai voté dans ce sens à la dernière élection générale, en votant contre la réciprocité.

M. TURGEON: Revenons à la question. M. Churchill dit que depuis trois ans le recrutement des cadets pour la marine canadienne n'a pas donné de très brillants résultats. Cela est dû à ce que le parti conservateur, qui était alors dans l'opposition, a fait tout en son pouvoir pour détourner nos jeunes gens de la marine. Nos adversaires déclaraient partout que nous n'aurions pas de marine canadienne et que la loi navale serait abrogée. Depuis cinq ans, des centaines de Canadiens ont pris du service dans la marine. Depuis deux ans il y a eu 250 engagements. J'ai ici un relevé indiquant le nombre de Canadiens qui ont pris du service dans la marine américaine, depuis quelques années: En 1908, 254; en 1909, 331; en 1910, 235; en 1911, 240; en 1912, 209; total, 1,269. Il n'y a aucun doute que la grande majorité de ces Canadiens aurait plutôt pris du service dans notre marine si elle avait été certaine d'y trouver un emploi permanent.

Le mémoire de M. Churchill est une réponse à une question insidieusement posée par le premier ministre et c'est aussi, en partie, le résultat de conversation qui ont eu lieu l'été dernier, entre M. Churchill et l'honorable premier ministre.

Quand mon très honorable ami a déposé son projet de loi, le 5 décembre dernier, il prétendit qu'il faudrait trop de temps pour organiser un service naval canadien. Nous avons aujourd'hui une population de plus de 7,000,000 et pourquoi ne nous conformons-nous pas aux vœux exprimés par l'amirauté, à la conférence de 1902, lorsque lord Tweedmouth déclarait que ce serait un grand secours pour l'Angleterre si les colonies entreprenaient de construire des marines qui serviraient en coopération avec la marine impériale? Nous avons des côtes sur l'Atlantique et sur le Pacifique et, comme les autres nations maritimes, nous devrions avoir de grands chantiers pour la construction des navires.

L'honorable premier ministre et ses partisans prétendent que nous avons déjà approuvé l'article 2 du bill en consentant à une dépense de $35,000,000. Nous approuvons cette dépense, mais pour des fins différentes. Le Gouvernement demande que cette somme soit employée à construire trois dreadnoughts, qui seront prêtés ou donnés

à l'amirauté anglaise. Nous demandons que le Parlement vote cet argent pour construire des navires dans le pays. Il y a une grande différence entre les deux propositions; je dirai même une différence internationale. Nous demandons à ce que le Canada ne soit pas mis dans l'obligation de participer à toute guerre qu'il plaira à l'Angleterre de déclarer. Nous voulons faire savoir à la mère patrie que les possessions d'outre-mer sont disposées à se charger de leur propre défense, pour que la mère patrie soit plus libre de consacrer ses efforts à la défense du centre de l'empire, pour maintenir et assurer la position que la bravoure et l'énergie de ses enfants lui ont acquise dans le monde.

C'est à ce point de vue que la politique de l'opposition est une politique de paix. Une politique de contribution signifie que nous entendons combattre les aspirations et les ambitions des pays européens et intervenir dans les guerres et les complications de l'Europe. Si les circonstances étaient critiques, s'il existait un danger imminent, la nécessité pourrait servir d'excuse à une politique comme celle-là. Mais alors, une contribution de $35,000,000 ne serait qu'une bagatelle. Si l'empire était en danger, le Canada offrirait jusqu'à son dernier homme et son dernier dollar.

Mais le danger n'existe pas. L'Allemagne a pratiquement accepté la proportion de 16 à 10, réclamée par l'Angleterre et si, par notre intervention, cette proportion était dépassée, l'Allemagne et les autres pays se demanderaient ce que nous entendons faire. Nous ne devons pas nous imaginer que les pays étrangers ignorent ce qui se dit et se fait dans cette Chambre. Le monde ne perd pas de vue l'empire britannique et se tient au courant de ce qui se fait au Canada, la plus riche possession d'outre-mer de l'Angleterre. Si nous adoptions une politique de nature à modifier les relations de l'Angleterre avec l'Allemagne et augmenter ses armements, les pays intéressés ne tarderaient pas à en être avertis. C'est surtout ce qui aurait lieu pour les Etats-Unis. Il y a quelques jours, on m'a signalé un article du " Minneapolis Journal " du 31 mars, ainsi conçu:

Le Canada et la proportion des flottes.

La fin de la grande course aux dreadnoughts entre l'Angleterre et l'Allemagne dans l'entente proposée que dorénavant la moyenne de seize navires de guerre anglais à dix navires de guerre allemands, peut avoir un effet considérable sur la politique canadienne. Bien que la convention ne soit pas encore signée ni scellée, le gouvernement allemand a manifesté récemment et d'une façon inattendue son adhésion à la proposition de Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, qu'il avait déjà réfusé ouvertement d'étudier.

L'administration Borden, au Canada, a adopté, comme politique navale définitive, un plan en vue de la construction de trois cuirassés d'escadre qu'il offrira à l'amirauté britannique. L'opposition Laurier propose l'organisation d'une marine de guerre canadienne séparée, destinée exclusivement à des fins de défense. L'Australie a déjà arrêté un plan semblable.

Si l'Angleterre peut ensuite construire seulement seize cuirassés d'escadre alors que l'Allemagne n'en mettra que dix sur ses chantiers maritimes, elle ne sera pas obligée de compter dans ces seize unités les cuirassés d'escadre que les colonies vont construire. C'est pourquoi son amirauté inclinera plutôt fortement à adopter le plan Laurier et à ne plus tenir compte de l'idée Borden jusqu'ici en faveur.

Le "London Daily News" fait observer que les appréhensions de l'Allemagne doivent toutes être d'une nature européenne, alors que la marine de guerre du Canada ne porterait aucunement la caractéristique européenne et ne saurait être considérée comme affectant la proportion des flottes. Il semble que ce soient l'espoir et la prétention de l'Angleterre que l'on ne considère pas ces marines de guerre des colonies comme ayant un effet sur la proportion des forces des marines de guerre européennes.

Grâce à l'appui du gouvernement impérial qui semble favoriser les plans de sir Wilfrid Laurier, les libéraux canadiens sont puissamment renforcés. Les conservateurs retraiteront-ils de bonne grâce à cause du changement qui s'est produit soudainement dans la situation européenne ou persisteront-ils dans leur projet de la création d'une marine de guerre, c'est là ce que l'avenir seul connaîtra. S'ils persistent, il est probable que les libéraux profiteront de la situation ainsi créée.

Telle est l'opinion désintéressée d'un homme qui comprend l'importance de la discussion dans laquelle nous nous trouvons engagés. Si le Gouvernement retirait son projet de loi et s'il nous permettait de revenir à la politique sur laquelle nous sommes tous tombés d'accord en 1909, il mériterait bien du pays; il serait entouré de plus de sympathie et d'admiration que s'il exigeait l'adoption de ce projet de loi contre la volonté du peuple. En effet, s'il est vrai de dire que les dernières élections générales ont donné une majorité au premier ministre que nous avons maintenant, il ne faut pas oublier que ce fut sur une question complètement différente. Si nous sommes engagés, aujourd'hui, dans un débat qui change la position que le Canada occupe dans l'empire et qui représente le premier pas dans la voie qui conduit à la fédération impériale—ainsi que l'a déclaré l'honorable premier ministre, lorsqu'il a invoqué cette contribution comme une raison pour ne pas arrêter de politique navale pour le Canada—il est facile de voir que l'on se propose de faire un pas d'une importance exceptionnelle dans la direction indiquée. Le très honorable premier ministre a dit:

Pendant mon récent séjour en Angleterre, j'ai exposé dans plusieurs circonstances publiques le principe que les grandes colonies

autonomes en prenant part à la défense de l'empire sur les hautes mers, ont nécessairement, par le fait, droit à partager aussi la responsabilité de sa politique étrangère.

Il est donc évident que cette politique représente, ainsi que je l'ai dit, un pas vers la fédération impériale. Le savant et éloquent député de Red-Deer a traité ce point d'une façon tellement parfaite en exposant le danger qu'offre cette politique au point de vue de la sécurité de l'empire et de celle du Canada, que je sens pas qu'il me soit possible d'ajouter un mot à ce qu'il a dit. De toutes les colonies autonomes de l'Angleterre le Canada devrait—et j'ose espérer qu'il remplira son devoir—être celle qui combattit plus énergiquement la centralisation. J'espère que le ciel ne permettra jamais que le Canada entre dans cette voie, car je suis convaincu que ce serait le premier pas vers le démembrement de l'empire. S'il est quelqu'un qui désire le maintien de l'empire et voir regner la paix et l'harmonie dans toutes les colonies autonomes de l'Angleterre, ce quelqu'un, c'est le représentant de Gloucester.

Je mets en garde, aussi énergiquement que ma faible voix me permet de le faire, les honorables membres de cette Chambre contre cette nouvelle orientation politique. J'en ai agi ainsi à l'endroit de mes électeurs et je leur ai indiqué leur devoir, et leur devoir—qui est également celui de tout véritable Canadien—est de combattre, avec toute l'énergie possible, l'introduction d'une telle politique. L'empire britannique que représente l'union de nations libres la plus grande que le monde n'ait jamais vue. Aujourd'hui, le citoyen britannique est un homme libre dans tout l'univers. Aux jours de l'empire romain "civis romanus sum" signifiait que celui qui prononçait ces mots avait conscience d'un pouvoir au dessus de lui qui le protégeait. Mais, aujourd'hui "je suis sujet britannique" exprime l'affection mutuelle des citoyens de l'empire. Détourner le cours de cet empire qui assure à ce dernier autant de grandeur et qui a accompli de si grandes choses pour l'univers entier, serait une erreur, non seulement pour le Canada, mais encore pour l'empire et pour le monde entier.

Avant l'ouverture de cette session, j'ai assisté à onze assemblées dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. C'était au mois d'octobre dernier. J'y ai discuté par avance le projet de résolution que je voyais venir, projet de résolution sur lequel ce projet de loi est basé. Je croyais que le montant dont il serait question s'élèverait à $30,000,000 au lieu de $35,000,000, mais cela n'a aucune importance si l'on tient compte du principe en jeu. Député du comté de Gloucester, je me trouve à représenter la plus grande division électorale française des provinces anglaises que l'océan baigne de ses flots. Je puis dire

que ce furent les Ecossais et les Anglais de ce comté qui me firent entrer dans la vie publique; ce ne fut que quelque temps plus tard que mes propres compatriotes me donnèrent leur confiance que je crois posséder encore aujourd'hui. En parlant à mes électeurs, je les ai avertis, avec insistance, de ce qui allait tout probablement se produire. A chaque assemblée j'ai demandé s'il se trouvait parmi ceux qui me faisaient l'honneur de m'écouter un seul conservateur qui me conseillât de voter en cette Chambre en faveur de ce projet de loi, lorsqu'il serait soumis.

Et dans ces onze assemblées, pas un seul homme n'a répondu. Au contraire, chaque homme dans mon comté, Anglais, Ecossais ou Français a dit: Nous voulons être protégés; nous voulons une marine canadienne, une marine qui soit, au besoin, prête à aller défendre l'empire, mais une marine canadienne qui sera sous la direction de notre propre Gouvernement, que ce Gouvernement soit conservateur, libéral ou indépendant de tous les partis. Je dis donc que l'on ne devrait pas tenter d'imposer ce programme au peuple canadien sans qu'il ait là-dessus exprimé son opinion. Pas plus que les gens d'Ontario, les gens des Provinces maritimes ne désirent être représentés par le ministre des Postes (M. Pelletier) lorsqu'il sera dans le temple où l'on doit déclarer la paix ou la guerre, temple dont il prétend gravir maintenant les degrés. Je lui demande de suspendre son ascension vers ce temple. La mère patrie a été faite ce qu'elle est par des hommes d'Etat qui figurent parmi les plus grands que le monde ait jamais connus. Laissons les affaires des vieux pays à ces hommes et à leurs successeurs. Laissons-les tranquilles dans ce grand temple. Et si la guerre est déclarée, si l'horizon s'enténèbre, si le ciel se couvre de nuages, alors nos prières dans toutes les parties du pays se mêleront au ciel pour la gouverne de ces hommes d'Etat, comme elles se sont mêlées par le passé. Mais que nous entrions, nous, dans ce temple de la guerre et de la paix, ce serait la plus grande folie possible. Les honorables membres de la droite signifient leur intention de soumettre plus tard un programme qui nous ferait entrer dans le tumulte des affaires européennes. Comme je l'ai dit, il est encore plus important pour le Canada que pour les autres possessions d'outre-mer que nous nous opposions à une pareille mesure, car notre participation à ces guerres pourrait affecter nos relations avec les Etats-Unis. Et ce serait défier les bienveillantes intentions de la Providence que de nous remettre avec l'empire dans des relations comme celles où nous étions jadis. Pourquoi, de propos délibéré, chercherions-nous à partager les jalousies et les animosités des pays surpeu-

plés de l'empire? Laissons cela à la Grande-Bretagne et nous ferons notre part en contribuant de notre mieux, non seulement en construisant des navires, mais en construisant le Canada dans la mesure du possible, avec toutes les ressources dont il dispose et en en faisant la plus grande nation commerciale de l'hémisphère occidental. Avec les ressources à notre disposition et avec la faculté que nous possédons de produire le meilleur acier et le meilleur fer du monde entier, nous envisageons l'avenir avec confiance, alors que nous pourrons peut-être construire les navires de guerre de la Grande-Bretagne comme ceux de l'Allemagne, et alors que nous pourrons aider à la Grande-Bretagne à redresser les torts du monde et à répandre l'esprit de ses institutions chrétiennes parmi toutes les nations. Nous espérons donc être en position de commander la sécurité future de l'empire. C'est là un idéal que nous ne saurions atteindre que par l'union des nations sœurs qui composent cet empire et dont les aspirations pour le bien-être de l'humanité inspirent les meilleurs sentiments qui puissent germer dans le cœur humain. En conséquence je prie le Gouvernement de retirer ce bill et de nous laisser expédier la besogne de la Chambre, s'il ne veut pas aller devant le peuple. Je ne désire pas voir le parti libéral en possession du Gouvernement plus que je ne désire voir le parti conservateur au pouvoir. Deux ou trois ans ne feront pas une grande différence dans l'avenir du parti libéral. Le parti libéral a sauvé le Canada dans le passé et il le sauvera encore aujourd'hui. Si le Gouvernement ne retire pas le bill qui menace aujourd'hui l'unité de cette grande nation, il sera tenu responsable de la rupture du contrat que nous avons passé avec le commonwealth australien qui actuellement, combat si vaillamment pour maintenir l'attitude qu'il a prise de concert avec le Canada aux conférences de 1909 et 1911. Que le Gouvernement retire le bill s'il a peur de l'opinion publique. Nous n'avons pas peur de l'opinion publique sur cette question, mais si mes honorables amis de la droite ont peur qu'ils retirent leur bill et le peuple du Canada, comme le peuple de tout l'empire et de la république notre voisine les remerciera de leur patriotisme. J'espère que les délibérations durant le reste de la semaine leur inculqueront assez de sagesse pour qu'ils aillent devant le peuple ou qu'ils retirent leur bill.

M. BELAND (texte): Monsieur le président, nous assistons à un spectacle extraordinaire, voilà maintenant près de dix jours que les défenseurs du bill naval n'ont ouvert la bouche. Le Gouvernement a adopté la politique du silence.

Au cours de mes remarques, je me permettrai de faire quelques citations en anglais. Depuis près de vingt-quatre heures, nous n'avons pas eu de discours français, en cette Chambre, et je prends la liberté de parler en cette langue afin de fournir aux sténographes anglais du hansard l'occasion de prendre quelque repos.

D'ailleurs je comprends que parmi les honorables députés qui siègent ici un bon nombre, de langue anglaise, comprennent bien la langue française et ils pourront suivre mes remarques. Entre autres, vous-même, monsieur le président (M. Ames), et l'honorable député que je vois en face de moi, qui a fait une interruption si appropriée, l'autre soir, au député de Prescott.

La situation que nous avons à envisager aujourd'hui est intéressante à plus d'un point de vue. Elle est surtout intéressante, aux yeux des électeurs canadiens, par le fait que le parti politique qui nous gouverne et qui a présenté ce projet qui, pour moi, est de la plus haute importance, a décidé de s'abstenir de prendre part à la discussion.

Ce n'est pas assurément que la question n'en vaille la peine, car lorsque je vous aurai cité l'article qui est en délibération, vous serez de mon avis, monsieur le président, il ne s'agit pas seulement d'une question financière, mais encore et surtout d'une question politique. Pour ma part, je suis d'opinion que l'avenir politique du Canada est en jeu, en ce qui concerne les relations politiques de ce grand Dominion avec la mère patrie.

Depuis un certain nombre d'années nous avons toujours pensé que les dominions et l'Angleterre devaient être considérés comme nations sœurs. Cette opinion a été émise par un homme de grande valeur politique,—si je puis me servir de cette expression,—lord Grey, notre distingué Gouverneur général. Il disait en une occasion, dont les circonstances m'échappent, que les dominions britanniques ne devaient pas être considérés comme des dépendances, mais comme des nations sœurs.

Je crois sincèrement, monsieur le président, qu'en adoptant le projet de loi en discussion et en particulier l'article en délibération sous considération,—si elle n'est pas amendée dans le sens que nous avons proposé,—nos relations avec la mère patrie seront fondamentalement changées.

Il y a quelque chose qui frappe l'attention publique, depuis un certain temps, c'est le fait que le parti au pouvoir a décidé de ne plus prendre part à la discussion.

On se rappelle, lors du débat sur la seconde lecture de ce bill, que la discussion a été confinée à quelques discours seulement. Le premier ministre n'a porté la parole que pour clore le débat. Nous avons entendu, à une autre reprise, le ministre des Finances, un homme érudit et tout à fait qualifié pour prendre part à un débat aussi important, promettre de nous

faire connaître son point de vue, mais c'est la seule fois que nous l'avons entendu; pour des raisons que la Chambre et le pays ignorent, il a décidé de s'abstenir. Si je porte mon attention sur l'autre côté de la Chambre, c'est-à-dire sur les députés et surtout sur les ministres de la province de Québec, je constate qu'un seul homme du côté ministériel a jugé à propos de donner son opinion sur ce projet de loi, c'est l'honorable ministre des Postes, et cela se passait au commencement de ce débat.

Depuis ce temps, des arguments nouveaux ont été apportés de part et d'autre. Du côté de l'opposition nous avons à maintes et maintes reprises posé des questions que je considère pertinentes à l'honorable ministre des Postes et nous avons en toute occasion échoué complètement dans nos efforts pour obtenir de plus amples renseignements.

Mais comme je ne veux pas prendre le temps de la Chambre inutilement, comme j'entends discuter cette question très sérieusement, je me permettrai d'abord de lire l'article qui est en discussion, c'est très court:

2. Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales de l'empire.

Voilà la disposition qu'on nous demande d'adopter. A cela, l'opposition offre deux amendements; mais avant de discuter les amendements permettez-moi, monsieur le président, d'examiner, un instant seulement, la prétention du très honorable premier ministre, prétention qui se résume dans ces mots: les deux partis ont voté la disposition en question.

Comme je le disais il y a quelques jours, en anglais, et je le répète en français, c'est un peu la vérité; mais ce n'est pas toute la vérité, parce que l'opposition, en aucune circonstance, n'a voté pour cette disposition isolée, détachée des amendements proposés par l'honorable chef de l'opposition.

Il est vrai que le chef de l'opposition a proposé un amendement à la résolution de l'honorable premier ministre, mais cet amendement ne consistait pas seulement dans cet article 2 qui est, si je ne me trompe, le paragraphe "a" de la résolution ministérielle. Cet amendement du chef de l'opposition consistait en outre en une série de clauses bien connues et qu'il est inutile de citer en ce moment. "The paragraph (a) was qualified by some clauses...

Maintenant, après être sorti de cette phase de la résolution, le bill subit une seconde lecture et le principe en fut adopté.

Nous sommes maintenant en comité général à l'étudier article par article et nous en sommes rendus à l'article 2, qui est pour bien dire le seul important du bill.

Tout le monde se rappelle que lundi de la semaine dernière, alors que cet article avait été à peine trois heures durant sous le coup de la discussion, le Gouvernement nous imposa la nécessité de siéger en permanence jusqu'à samedi soir à minuit.

Les circonstances qui ont entouré la décision du Gouvernement sont présentes à l'esprit de tous les députés. Ainsi, on se rappelle fort bien que le premier ministre proposa l'adoption de l'article 2, à cette même séance de lundi soir.

Le très honorable chef de l'opposition demanda au premier ministre d'ajourner le débat afin de permettre aux députés de pouvoir discuter plus amplement cette disposition importante. L'honorable premier ministre se raidit et ne voulut pas y consentir.

Hier, le chef du Gouvernement disait: Je n'ai pas demandé l'adoption de l'article, j'ai demandé qu'on fasse quelque progrès. Pour ma part, il n'y a qu'un moyen de faire du progrès en semblable occurrence, c'est d'adopter l'article.

J'en viens maintenant à l'amendement qui a été proposé par le chef de l'opposition. Ce dernier, voyant que le Gouvernement ne voulait pas consentir à l'ajournement du débat à cette heure avancée de la nuit, proposa l'amendement suivant:

Que l'article 2 soit modifié par la radiation du mot "pour" et son remplacement par les mots suivants: "L'organisation expéditive d'un service naval canadien, en coopération et en rapport étroit avec la marine impériale".

Puis, l'honorable député du Cap-Breton-nord (M. McKenzie) proposa plus tard un sous-amendement.

Voilà le point sur lequel la discussion est engagée entre les deux partis politiques. La ligne de démarcation est bien tranchée. Elle est profonde. Le Gouvernement propose d'affecter trente-cinq millions pour augmenter les forces navales actives de l'empire. Bien que cela ne soit pas dans le bill, nous savons que cela consiste en la construction de trois "battle-cruisers" du dernier type, qui deviendront la possession ou la propriété, pour ainsi dire, de l'amirauté anglaise. La politique de l'opposition est tout opposée. L'opposition propose d'affecter le même montant d'argent à la construction et à l'organisation d'une marine canadienne en coopération et en relation intime avec l'amirauté anglaise, et de construire ses vaisseaux ici, afin d'encourager l'industrie de la construction des vaisseaux en Canada.

En entendant lire, hier, par l'honorable premier ministre, la lettre du premier lord de l'amirauté, j'ai compris que son opinion était qu'il ne serait peut-être pas sage d'en-

treprendre ici au Canada la construction de vaisseaux de guerre de gros tonnage et du dernier type, mais je n'ai pas entendu un mot du lord de l'amirauté pour dire qu'il serait dangereux et extravagant d'entreprendre ici la construction de croiseurs de seconde classe du type "Bristol", par exemple.

Nous pouvons également entreprendre la construction de contre-torpilleurs et sous-marins. Va pour les gros bâtiments de guerre. Que l'on considère comme peu désirable de construire ici les deux bâtiments qui seront à la tête des deux unités navales que comporte la politique libérale, à la rigueur, je le comprends, pour le moment du moins; mais il n'en peut être ainsi pour la construction des croiseurs, des destroyeurs et des sous-marins dont je viens de parler. Nous pourrions fort bien entreprendre la construction de ces navires au Canada, et je crois avoir parfaitement raison de maintenir cette prétention.

Je viens de définir les deux politiques qui sont en présence. Je respecte les opinions de ceux qui croient que nous devons centraliser toutes les forces navales de l'empire autour du Royaume-Uni. C'est une opinion que je ne partage pas, mais je la respecte tout de même. Je crois que le maintien de l'empire ne sera efficace qu'autant que toutes les nations qui le composent resteront maîtresses chacune de leurs destinées, maîtresse de leur politique fiscale, militaire et navale, en un mot, qu'autant qu'elles seront absolument autonomes. Je ne crains pas d'émettre cette opinion puisqu'elle est partagée par tous les hommes d'Etat les plus éminents de la Grande-Bretagne, puisqu'elle est l'opinion de M. Chamberlain, de M. Bannerman, de M. Asquith et de M. Balfour qui, tous, se sont déclarés sans la moindre ambiguïté favorables à l'autonomie la plus complète des autres parties de l'empire en matière politique, fiscale, militaire et navale.

M. BURRELL: Sir George Reid, donnant son opinion sur l'entretien d'une marine locale ou d'une contribution à la marine impériale, a été très explicite en disant que ni l'une ni l'autre n'est incompatible avec l'idée de la coopération locale ou du gouvernement autonome.

M. BELAND: En lisant cette dépêche, j'en arrive à la conclusion que sir George Reid est clairement en faveur de l'organisation d'une marine locale, bien qu'il y ait là un paragraphe exprimant l'idée qu'une contribution n'empiéterait pas sur la liberté locale. Avec votre permission, je vais lire la dépêche:

Londres, 12 mars.—Dans un discours prononcé devant l'assemblée du Royal Colonial Institute, hier soir, sir George Reid, haut-commissaire de l'Australie, a fait une très intéressante remarque au sujet de la défense impériale, exprimant l'opinion que le temps n'est pas très éloigné où le Canada sera obligé d'entreprendre la défense du Pacifique-Nord et de l'Atlantique-Nord, la Nouvelle-Zélande et l'Australie sauvegardant le Pacifique-Sud, tandis que l'Inde devra éventuellement assumer une part considérable de la défense navale de l'Orient.

Si cela veut dire quelque chose, cela signifie que nous devrions prendre la défense du Pacifique-Nord et de l'Atlantique-Nord.

M. BURNHAM: Est-ce là le programme libéral?

M. BELAND: Oui. On a répété bien des fois que notre programme consiste à créer deux unités navales: une pour l'Atlantique et l'autre pour le Pacifique.

M. BURNHAM: La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que je veux comprendre clairement si le programme libéral consiste à surveiller l'Atlantique-Nord et le Pacifique-Nord et quelle est la dépense que coûterait ce service au Canada.

M. BELAND: Nous proposons d'organiser ce service. Nous ne nous proposons pas de le faire sans la coopération et l'aide de la mère patrie, mais nous nous proposons de faire la part qui nous incombe en tenant compte de notre population, de nos ressources et de notre fierté nationale. La dépêche continue:

Un pareil plan, a-t-il dit, laisserait l'Angleterre libre de concentrer ses flottes dans la mer du Nord et sur une grande étendue des routes commerciales. Sir George croit que le gouvernement australien, consentant à avoir une marine coloniale opérant de concert avec la flotte britannique, est un exemple qui devra être éventuellement suivi par toutes les possessions autonomes. En attendant, il ne peut suggérer rien de mieux que le système actuel de conférences et de consultations avec le comité de la défense impériale, ouvertes aux dominions, avec liberté pour les dominions de partager le fardeau de la défense, soit en ayant leur propre marine soit en contribuant à la marine britannique, un système qui est compatible avec la liberté d'action et la coopération de toutes les parties autonomes de l'empire.

Parlant de la suggestion de l'établissement d'un parlement impérial, sir George déclare, que, bien que l'idée soit indubitablement noble en elle-même, elle lui inspirait cependant bien des craintes. Le parlement de l'empire, par exemple, reconnaîtrait-il la distinction de couleur et laisserait-il de côté des millions de sujets du roi?

Combien d'honorables membres de la droite sont en faveur d'un parlement impérial? Peut-être quelques impérialistes avancés, mais leur nombre est très restreint.

M. BURRELL: Mon honorable ami croit-il cela impossible et peu désirable?

M. BELAND: Je ne crois pas que cela soit impossible, mais je crois que cela n'est pas du tout à désirer. Sir George Reid continue:

En ce qui concerne ces questions impériales, beaucoup commencent à être fatigués de ces déclamations. Que l'on ait de bonnes idées à étudier, mais en ce qui concerne la sécurité de l'empire, il persiste à croire qu'il y aura un meilleur développement de puissance navale et militaire si l'on procède sur les bases actuelles que si l'on syndique les énergies indépendantes dans un parlement commun.

Sir George Reid considérerait cela comme un syndicat. La dépêche continue:

Sir Joseph Ward dit qu'il est d'accord avec sir George, lorsque celui-ci dit qu'il faut absolument que toute possession autonome consente à retourner à l'ancien système de gouvernement sous l'autorité centrale.

Il y a évidemment là une erreur d'impression, je crois que c'est précisément le contraire qu'il faudrait lire. La dépêche ajoute:

Lord Brassey donne l'assurance qu'en tant qu'il s'agit de la défense navale de l'empire, il n'y a rien à craindre pour le moment. De fait, il est convaincu qu'il peut sans crainte répéter l'assurance de lord Fisher, à l'effet que chacun peut dormir paisiblement dans son lit.

Si mon honorable ami, le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) est quelque peu troublé par ce fantôme d'urgence et s'il était contre la contribution en argent avant la dernière élection générale ou avant que son collègue le ministre des Postes fût allé en Angleterre, l'été dernier, il peut encore adhérer à son opinion, et en croire la parole du comte de Brassey, l'un des hommes d'Etat les plus éminents de la Grande-Bretagne. Il peut retourner chez lui et dormir paisiblement dans son lit, car il n'y a pas d'urgence. Cette dépêche est très importante, et si on la lit en entier elle corrobore entièrement les prétentions de l'opposition en cette Chambre.

J'ai dit que M. Chamberlain comme MM. Bannerman, Asquith et Balfour, ainsi que d'autres hommes d'Etat anglais, se sont prononcés en faveur de l'autonomie la plus complète des colonies en toute matière. M. Churchill, comme l'a dit mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) dans un discours très éloquent, prononcé en présence des constructeurs de navires, déclarait, il y a moins de douze mois, que le développement qui se produisait amènerait l'organisation de forces navales dans toutes les parties de l'empire. J'adopte ces vues; je les crois justes et de nature à promouvoir les meilleurs intérêts de l'empire britannique.

En nous ralliant à une politique navale canadienne, je dis que nous suivons l'exemple donné par sir John A. Macdonald, qui était partisan de l'autonomie de son pays en matière fiscale, militaire et

autres. Nous ne faisons que poursuivre le but que s'étaient assigné les pères de la Confédération. Chacun de nous a lu l'histoire et les débats qui ont précédé la confédération; chacun de nous connaît les opinions des hommes d'Etat qui ont concouru à ce grand acte.

Or, sir John A. Macdonald et sir Georges Etienne Cartier étaient d'avis que le Canada devait se développer en maintenant intacte son autonomie. Par conséquent, je suis absolument certain d'être dans la bonne voie en suivant l'opinion des pères de la Confédération et des hommes d'Etat les plus éminents de l'Angleterre.

Mais ce n'est pas tout. Cette opinion est aussi celle des hommes d'Etat des dominions d'outre-mer. Sir George Reid, l'exprimait hier devant le Royal Colonial Institute de Londres, et je crois que mon honorable ami de Gloucester (M. Turgeon) a cité ses paroles. Lui aussi est un tenant de l'idée décentralisatrice et, par conséquent, peu favorable à la création d'un parlement impérial. Sir Georges Reid est un homme d'Etat impérial de tout premier ordre, il faut le reconnaître, et si on en doutait, je n'aurais qu'à faire appel au témoignage que lui a rendu l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) lorsque. appelé par le président à remercier M. Reed au nom du club, il faisait l'éloge de sir George Reid. L'honorable ministre appliqua cette fois-là les qualificatifs les plus élogieux à M. Reid.

Nous avons donc absolument raison de donner notre adhésion aux principes immortels de l'autonomie locale, énoncés et proclamés par les hommes d'Etat de l'empire britannique, tant au Canada qu'ailleurs, avant comme depuis la confédération, dans la Grande-Bretagne comme dans les dominions d'outre-mer.

Maintenant, je désire poser une question à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), à propos de l'urgence, car si je comprends bien, c'est seulement parce que l'honorable ministre s'est laissé convaincre qu'il était urgent de donner cette aide à l'Angleterre, qu'il s'est rallié à la politique de contribution: Qu'arriverait-il dans son cerveau troublé, si l'Allemagne se décidait, en face de cette contribution, de construire à son tour trois autres dreadnoughts? Verrait-il une urgence aussi grande qu'aujourd'hui à donner une nouvelle contribution de 35 millions? Son collègue, le ministre des Postes (M. Pelletier), ainsi que lui seraient-ils disposés d'aider l'Angleterre à construire trois autres dreadnoughts qui seraient placés dans la mer du Nord?

Si l'honorable ministre des Postes désire prendre connaissance des déclarations faites tout dernièrement en Allemagne par le premier lord de l'amirauté, il constatera que la proposition d'il y a un an, de main-

tenir la suprématie proportionnelle de 60 p. 100 a été pratiquement acceptée par l'Allemagne; je ne dis pas que le parlement allemand, je parle seulement du ministre de la marine de l'Allemagne. Il a déclaré que cette prépondérance de 60 p. 100 lui convenait parfaitement, ce qui prouve que ce régime est admis par l'Allemagne et qu'elle n'entend pas chercher noise à l'Angleterre.

Si l'Allemagne augmente sa puissance navale, ce n'est que dans le but de protéger son commerce qui est déjà immense et qui se répand sur toutes les mers du globe.

L'urgence n'est qu'un prétexte pour tirer mon honorable ami (M. Nantel) d'un mauvais pas. En effet, il s'était engagé par la résolution adoptée à Saint-Eustache, à voter contre toute contribution à l'Angleterre, quelle qu'elle fût, et contre une marine canadienne. J'ai respecté l'opinion des nationalistes, bien que je l'aie combattue avec mes collègues, mais je suis prêt à reconnaître que cette opinion a droit à notre respect, et, pour ma part, je le leur accorde avec empressement. Voici comment les nationalistes exprimaient leur opinion à l'assemblée mémorable de Saint-Eustache dont le compte rendu fut publié dans le "Nationaliste" du 7 juillet 1910. Je désire citer cette résolution en entier, car je crois que le texte n'a pas encore été lu devant cette Chambre. Le style de cette résolution est superbe, et je suis convaincu qu'elle a été rédigée par M. Monk, le député de Jacques-Cartier, en collaboration avec M. Henri Bourassa.

Voici le texte même de cette résolution.

Nous, citoyens du Canada, fidèles sujets de Sa Majesté le Roi Georges V, nous déclarons prêts à défendre, au prix de notre sang, le sol de notre patrie et les droits de la couronne britannique du Canada, ainsi que nos pères l'ont fait en 1776, contre les sujets anglais de Sa Majesté, en 1812, contre les armées de la république américaine et comme nous l'avous fait en 1885, contre nos propres concitoyens en révolte.

Mais, confiants dans la grandeur de l'efficacité des principes de décentralisation et d'autonomie, solennellement proclamés et reconnus, depuis plus d'un demi-siècle, par les autorités de la Grande-Bretagne et celles du Canada, nous sommes opposés à toute politique nouvelle qui nous entraînerait dans les guerres lointaines, étrangères au Canada, aussi longtemps surtout que les colonies autonomes de l'empire ne partageront pas avec la mère patrie sur un pied d'égalité, l'autorité souveraine dont relèvent l'armée et la flotte impériales, les traités de paix et d'alliance, les relations étrangères, le gouvernement des Indes et des possessions de la couronne.

Cette clause a une portée considérable, car elle veut dire que les nationalistes qui ont adopté cette résolution sont prêts à se rallier à l'idée de la fédération impériale, à savoir: à participer à toutes les guerres de la Grande-Bretagne, si celle-ci veut bien nous accorder une voix dans les conseils de l'empire. Par là, je comprends que les nationalistes sont en faveur de la participation du Canada à toutes les guerres de l'Angleterre, si nous avons voix au chapitre, c'est-à-dire que si nous avons notre mot à dire dans la direction des affaires étrangères de l'Angleterre.

Nous croyons sincèrement que cette politique de concentration et d'apparente unité impériale, dont la nouvelle loi navale n'est qu'un premier jalon, produira au sein même de l'empire, des malentendus, des rivalités et des conflits qui mettront en danger la paix et l'union des pays nombreux et des peuples de toutes races qui aujourd'hui, sont fiers d'obéir à la couronne anglaise.

La forme est superbe, et je crois même y saisir un fumet du talent littéraire de mon honorable ami de Dorchester, M. Sévigny. Je ne serais donc pas surpris d'apprendre qu'il a directement contribué à la rédaction de cette résolution.

N'ayant jamais été pour la Grande-Bretagne et pour l'empire la cause d'aucun conflit, nous croyons qu'une politique de paix et de développement moral et matériel est nécessaire au Canada, à sa croissance et à sa cohésion, et par suite à la gloire et à la sécurité de l'empire.

Citoyens libres d'un pays démocratique, nous réclamons le droit d'exprimer hautement notre opinion sur cette question comme sur toute autre qui affecte le sort et les intérêts du Canada. Nous reconnaissons à la majorité du peuple canadien le droit de déterminer une orientation nouvelle dans nos relations avec les autres parties de l'empire, pourvu qu'elle le fasse en toute connaissance de cause.

Mais nous protestons contre toute tentative de soustraire ce grave problème aux libres délibérations du peuple canadien tout entier et de chacun des groupes qui le composent.

Maintenant, j'en viens à la partie essentielle de cette résolution:

Nous désavouons les déclarations faites à Toronto, en décembre dernier, par M. Alexandre Taschereau, ministre provincial des Travaux publics, qui a prétendu faussement que le peuple de Québec est prêt à accepter aveuglément toute politique de défense navale de l'empire et nous blâmons les membres du Gouvernement et de la législature de la province, qui ont ratifié ces déclarations par leur vote du 2 juin dernier.

Nous blâmons le ministère fédéral et la majorité parlementaire qui ont imposé au Canada cette nouvelle loi navale, lancé le pays dans le gouffre du militarisme, dénoncé naguère avec tant d'énergie par sir Wilfrid Laurier, mis en danger la paix du Canada et détourné vers la construction d'engins meurtriers et la préparation de guerres sanglantes des millions destinés au développement de notre agriculture et de nos voies de transport.

Nous en arrivons maintenant au paragraphe où la politique de l'honorable premier ministre d'alors comme celle qu'il propose aujourd'hui est vertement condamnée:

Nous censurons également l'attitude de M. Borden et des députés de l'opposition qui, à sa suite, ont réclamé l'adoption d'une politique non moins néfaste.

Nous affirmons que le Parlement n'avait aucun droit d'engager ainsi l'avenir du Canada dans une politique qui n'a jamais été soumise au peuple appelé à payer l'impôt du sang et à porter le joug des dépenses militaires.

Nous approuvons sans réserve la conduite courageuse et loyale de M. Monk et des rares députés fidèles à leur mandat qui ont démontré les dangers de cette politique et réclamé pour le peuple du Canada le droit d'exprimer sa volonté, avant que ses mandataires ne lui imposent ce lourd fardeau.

Je crois savoir que tous les députés nationalistes et conservateurs de la province de Québec, à l'exception de trois ou quatre, ont donné leur adhésion complète à ces résolutions. L'honorable député de Maskinongé a voté l'autre jour contre les deux propositions soumises, mais malgré ce vote contre le Gouvernement il reste toujours un disciple fidèle du parti conservateur.

Mais que penser de l'honorable ministre des Postes dont je citais les paroles l'autre jour à la Chambre, que penser du ministre du Revenu de l'intérieur dont j'ai également cité les paroles? Que penser de mes honorables amis qui représentent des comtés nationalistes de la province de Québec et qui ont voté l'autre jour en faveur de la proposition du Gouvernement pour une contribution de trente-cinq millions pour la construction de "trois engins meurtriers"?

J'ai déjà dit, monsieur le président, dans le cours de ces débats qu'il n'y avait qu'une seule raison qui puisse être invoquée pour justifier l'attitude du Gouvernement: c'était l'urgence. Or, y a-t-il un homme dans cette Chambre, dans tout le pays ou même dans l'empire britannique, qui croit qu'il y a urgence ou péril en la demeure? Il n'y en a pas un seul. Et j'ai pour m'appuyer l'opinion de lord Brassey que j'ai cité tout à l'heure en anglais, opinion donnée pas plus tard qu'hier où il dit en substance qu'il peut répéter l'assurance de lord Fisher que, en ce qui concerne la défense navale de l'empire, il n'y a rien à craindre pour le moment et que l'on pouvait dormir en paix.

M. SEVIGNY: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? Lord Brassey, comme l'honorable député vient de le dire, est un des principaux hommes d'Etat de l'empire. Croit-il que s'il y avait danger, lord Brassey viendrait l'admettre dans des assemblées publiques?

M. BELAND: Sans doute, en Angleterre tout se dit. Si vous consultez les Débats parlementaires de la chambre des communes d'Angleterre vous constaterez qu'en maintes et maintes occasions des hommes comme Bonar Law, Balfour, lord Cecil et bien d'autres ont faits sur le parquet de la chambre des déclarations de ce genre. Lord Beresford notamment a souvent fait allusion à ces prétendus périls.

Qu'est-ce que nous proposons, nous, l'opposition par notre amendement? Nous proposons de construire des croiseurs, des destroyers et des sous-marins, qui feront partie des unités navales. Pourquoi cela, c'est parce que nous avons à la fois nos côtes à protéger dans l'Atlantique et le Pacifique.

Nous construisons plus qu'il n'en faut pour une escadre afin de les diviser sur les côtes. Avec le développement prodigieux de nos ressources, il est évident qu'avec le projet du gouvernement Laurier (et quant à cela de n'importe quel autre gouvernement) ces escadres ne seraient complétées qu'avec le temps. Nous ne proposons pas de dépenser trente-cinq millions, comme le veut le chef politique de mon honorable ami de Dorchester, mais nous disons au Gouvernement: Appliquez ces millions à la construction de deux unités navales pour protéger les côtes, le commerce du Canada et maintenir l'honneur national.

Assurément, l'éloquent député de Dorchester ne peut pas faire autrement que d'admettre qu'il a violé la promesse qu'il avait faite à ses électeurs, en votant pour la proposition du Gouvernement. J'ai beaucoup d'estime pour l'honorable député et je dois respecter ses opinions, mais dans le cours de la dernière campagne électorale, je l'ai entendu moi-même, il a donné sa parole qu'il s'opposerait à toute dépense, pour venir en aide à la marine impériale avant que le peuple soit consulté. C'est un point d'honneur à régler entre lui et ses électeurs, mais comme je ne suis pas un de ceux-là, je n'aurai pas le devoir d'aller voter contre lui.

L'honorable ministre des Postes disait l'autre jour, que, pour lui comme pour ceux qui lui donnent leur appui, la cause de son adhésion à la politique de contribution navale, c'était l'urgence. Nous l'avons entendu, monsieur le président, déclarer avec fermeté et décision, que la condition de double puissance était disparue en Angleterre. Je demande à mon honorable ami de Dorchester s'il est prêt à soutenir cela? Assurément, cette affirmation du ministre des Postes est erronée. Je lui donne crédit pour sa sincérité, mais j'admets volontiers qu'il a fait cette déclaration involontairement.

J'en reviens à la condition de double puissance et je dis au député de Dorchester, au ministre des Postes et au ministre du Revenu de l'intérieur que la condition de double puissance de la marine anglaise n'est pas disparue, loin de là, que l'Angleterre a aujourd'hui plus de dreadnoughts que n'importe quel pays au monde, sans excepter les Etats-Unis. Aujourd'hui en prenant en

considération les flottes réunies de l'Allemagne et des Etats-Unis et en les comparant à celle de l'Angleterre, j'affirme que la Grande-Bretagne a encore une supériorité sur elles. Comment prétendre alors qu'il y a urgence?

Ce n'est pas mon intention, monsieur, d'entrer dans tous les détails de la puissance navale de l'Angleterre, comparée avec celles de l'Allemagne, de la France, de la Russie, de l'Italie et des Etats-Unis. Je prendrai simplement comme terme de comparaison deux puissances européennes réunies, l'Allemagne et la France, et je prendrai comme date de comparaison, la fin de l'année 1915, c'est-à-dire la date exacte où les trois dreadnoughts du Gouvernement canadiens seront achevés, si toutefois le présent bill devient loi.

Que nous devrions avoir quelques croiseurs pour la protection de nos côtes et de notre commerce, c'est là l'opinion de l'honorable ministre du Commerce et il suffit pour s'en convaincre de référer aux Débats de 1909. Le Canada, qui a maintenant un commerce maritime de quatre cent millions, n'a pas, disait M. Foster, un seul croiseur pour protéger ce commerce.

L'autre jour l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), parlant sur cette question, faisait allusion à notre commerce d'exportation de produits agricoles, et argumentait de la même façon, pour justifier la politique du Gouvernement; mais si l'honorable député veut être conséquent et s'il désire réellement protéger notre commerce il devrait en venir à l'idée du parti libéral, celle de l'organisation d'une armée navale. Je ne vois pas comment l'on peut arriver à protéger notre commerce en donnant des vaisseaux à l'Angleterre qui les placera dans la mer du Nord. Pour protéger le commerce canadien il faut placer ces bâtiments dans les eaux canadiennes.

L'honorable ministre du Commerce partage absolument cette manière de voir, et je pourrais citer de longs extraits de son discours à cet effet.

La seule justification que les députés de la droite ont présentée, c'est l'urgence. Or, cette urgence n'existe pas, et je l'ai prouvé en rappelant les déclarations faites en Allemagne par le chef de l'amirauté, qui a déclaré au nom du gouvernement qu'il acceptait la condition de la double puissance navale réclamée par l'Angleterre afin de maintenir sa suprématie sur les mers. En supposant que les flottes de l'Allemagne et des Etats-Unis s'uniraient pour combattre celle de la Grande-Bretagne, celle-ci opposerait encore une force supérieure à ces deux flottes réunies, puisqu'elle aurait 37 vaisseaux de ligne contre 35. Ces chiffres, puisés aux sources officielles, sont rassurants et doivent enlever toute inquiétude, toute crainte à mon honorable ami (M. Nantel).

L'honorable député de Dorchester a prétendu que si nous ne pouvions pas construire une marine capable de résister victorieusement aux attaques de la flotte allemande, il serait inutile de faire quoi que ce soit. Si la prétention de mon honorable ami de Dorchester prévalait, tous les pays du monde ayant une population égale, ou à peu près, à celle du Canada n'auraient pas dû construire une marine. Prenez le Brésil, dont la population est de 17,000,000. Il y a deux ans, il avait quinze croiseurs. Le Chili, avec une population de 3,000,000 seulement, possédait sept croiseurs pour protéger ses côtes. La république Argentine, avec une population de 7,000,000, avait neuf croiseurs pour protéger ses côtes. La Hollande, un petit pays du nord de l'Europe, avec une population de 6,000,000, a 17 croiseurs qui stationnent dans le voisinage même de l'Angleterre. La Suède, avec 7 millions et demi de population, a une marine composée de 15 croiseurs. Le Danemark, avec une population de 2 millions et demi seulement, a une marine de 19 croiseurs; et, remarquez-le bien, monsieur le président, je ne mentionne pas la Grèce, la Norvège, le Pérou et le Portugal. D'après la prétention de mon honorable ami de Dorchester (M. Sévigny), parce qu'aucun de ces pays ne pouvait avoir une marine capable de tenir tête à la flotte allemande, ils auraient dû s'abstenir d'une organisation navale. Pareille prétention est insoutenable.

Après s'être prononcé contre toute dépense navale, mon honorable ami sera bien embarrassé d'expliquer à ses électeurs comment, après avoir refusé le plébiscite et tout autre appel au peuple, il est en faveur d'un cadeau de 35 millions pour permettre à l'Angleterre de construire des engins meurtriers qui participeront à toutes les guerres de la Grande-Bretagne dans les mers de la Chine et du Japon comme ailleurs.

Le député de Dorchester cherche à ridiculiser l'idée de l'organisation d'une marine canadienne pour protéger notre commerce. Je lui répondrai en lui citant le discours fait par l'un des amis du Gouvernement. L'honorable député de Frontenac a prononcé dans cette Chambre un discours qui m'a fort intéressé. Il s'est surtout occupé de la situation agricole du Canada et du commerce des produits de l'agriculture canadienne. Les chiffres qu'il a donnés prouvent que nous devrions procéder immédiatement à la construction d'une marine et non pas à envoyer une contribution destinée à fortifier la marine anglaise par l'addition de trois dreadnoughts, qui seront envoyés dans la mer du Nord pour protéger les côtes de la Grande-Bretagne et son commerce.

Je ne citerai pas tous les chiffres que le député de Frontenac a donnés; je me con-

tenterai de prendre ceux qui se rapportent aux deux principaux produits agricoles qui forment la source de revenu la plus considérable des cultivateurs des comtés de Dorchester et de Beauce, comme, du reste, des comtés ruraux de la province de Québec.

Notre fromage exporté en Angleterre représente une valeur de 20 millions de piastres, le beurre, $1,769,000; le bacon, $7,437,000. Je laisse de côté les pommes, le blé et l'avoine que nous n'exportons pas ou peu.

Mon but en donnant ces chiffres, est de démontrer que nous avons quelque chose à protéger puisque notre commerce maritime est de $400,000,000, et que les produits agricoles représentent la moitié du chiffre total de nos exportations. L'exportation seule du beurre et du fromage représente une valeur de trente à trente-cinq millions de piastres par année et, comme l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie le faisait remarquer, j'appelle l'attention de tous mes collègues sur ce fait très grave, à mon sens, que nous n'avons pas à l'heure qu'il est le moindre moyen de protéger la sortie de ces produits du Saint-Laurent et des ports de mer de la côte du Pacifique.

Nous n'avons que la protection de la marine impériale, mais cette marine est concentrée à l'heure qu'il est dans la mer du Nord. A-t-on songé qu'il suffirait de détacher un croiseur de la marine d'un des grands pays pour bloquer complètement le Saint-Laurent.

M. SEVIGNY: Que feriez-vous avec votre marine canadienne qui devrait rejoindre la flotte anglaise et lutter avec elle dans n'importe quelle mer du monde?

M. BELAND: Détachez deux ou trois croiseurs de seconde classe d'une flotte puissante ne serait pas de nature à affaiblir cette flotte, et mon honorable ami admettra que deux croiseurs suffiraient pour bloquer les ports canadiens, que dis-je, un seul croiseur dans le voisinage d'Halifax pourrait paralyser notre commerce d'exportation, et le navire marchand qui oserait se hasarder à passer pourrait être capturé ou coulé à pic par ce croiseur armé.

M. Churchill comme M. Bannerman et sir George Reid sont en faveur de la création d'une marine pour la défense des côtes.

M. LEMIEUX: Combien faudrait-il de temps pour affamer l'Angleterre?

M. BELAND: D'après ce que j'ai vu, trois semaines environ suffiraient pour affamer le Royaume-Uni. Mais, me dira-t-on, les bâtiments marchands naviguant sous pavillon étranger pourraient alimenter l'Angleterre. Est-ce là ce que désirent nos amis de la droite, car, enfin, le résultat ne serait-il pas de nous empêcher de vendre nos produits qui resteraient ici tandis que ceux des autres pays iraient alimenter l'Angleterre?

M. SEVIGNY: L'honorable député prétend que deux croiseurs de seconde classe suffiraient pour bloquer nos ports. D'après la politique du parti libéral, au cas de guerre—supposons que ce soit entre l'Angleterre et l'Allemagne—le Gouvernement canadien devait mettre sa marine à la disposition de l'amirauté anglaise qui pourrait en faire ce qu'elle voudrait; où serait donc la protection pour nos ports canadiens, une fois nos vaisseaux partis?

M. BELAND: Il me sera très facile de répondre à cette interruption. D'abord mon honorable ami n'a pas posé une question; il a fait une affirmation. Il a affirmé que le Gouvernement canadien devait, au cas de guerre, mettre la marine canadienne au service de la Grande-Bretagne.

M. SEVIGNY: C'est ce que l'on a répété cent fois.

M. BELAND: Mon honorable ami aurait mieux fait de lire la loi. Or, cette loi déclare que la direction de la marine canadienne appartient au Gouvernement du Canada et l'honorable député de Frontenac signalait même ce point et reprochait à l'ancien Gouvernement de ne pas avoir déclaré qu'au cas de guerre la marine canadienne serait mise automatiquement sous l'autorité de l'amirauté anglaise. Ce fut un des griefs des adversaires du gouvernement Laurier parce que, disait-on, le Gouvernement canadien avait le pouvoir de prendre ou de ne pas prendre part aux guerres de la Grande-Bretagne. Un amendement fut même proposé en 1910, lors de la seconde lecture du bill de la marine, comportant que le bill de la marine devait être rejeté parce qu'il permettait au Gouvernement de retenir ici les vaisseaux au cas où l'Angleterre serait en guerre. Cet amendement prouve bien que la loi conférait au Gouvernement et au Parlement le pouvoir de disposer comme il l'entendrait de notre marine canadienne. Voici, du reste, l'opinion du "Times" de Londres, journal dont on ne peut révoquer en doute le parfait loyalisme. Le 27 novembre 1909, ce journal publiait un article très important sur ce sujet.

Je désire citer le "Times" de Londres, numéro du 27 novembre 1909:

Nos colonnes ont fourni récemment des preuves abondantes que le mouvement en faveur de contributions en nature pour renforcer les forces navales de l'empire, a poussé de fortes racines dans les grands dominions d'outre-mer et commence à porter des fruits pratiques sous forme de développement des unités navales locales. Au Canada, comme notre corres-

pondant le disait le 20 novembre, il y a une "Babel de clameurs", et il n'y a aucun doute qu'il y a un grand nombre de nuances d'opinions discordantes qui restent encore à harmoniser au moyen de la discussion libre, ou du moins à réduire à leurs véritables proportions dans l'orchestre législatif, grâce à l'accord qui règne virtuellement aujourd'hui entre sir Wilfrid Laurier et M. Borden, le chef de l'opposition. Nous publions aujourd'hui une vigoureuse lettre adressée à M. Borden par le vétéran sir Charles Tupper, ancien premier ministre du Canada. Elle devrait contribuer puissamment à raffermir l'accord dont nous avons parlé.

L'article cite partie de cette lettre que je ne lirai pas, vu que je l'ai lue à la Chambre l'autre jour.

Nous n'avons pas l'intention de commenter longuement les diverses contre-courants de l'opinion qui existent au Canada. Il suffit de savoir qu'en dépit d'une forte pression provenant de divers groupes de son propre parti, M. Borden reste ferme dans l'attitude qu'il a prise à la dernière session. . .

Il s'agit ici de la résolution de mars 1909.

. . . et nous sommes convaincus que nous pouvons mieux atteindre le grand but que sir Wilfrid Laurier et lui ont l'un et l'autre en vue en n'essayant pas d'intervenir dans le différent domestique que le Canada doit décider et décidera de lui-même. Un fait qui a bien sa signification c'est que tandis que le Canada tend manifestement vers une solution du problème dans le sens désiré par sir Wilfrid Laurier, le commonwealth australien a déjà fait un pas important dans la même voie. Le 24 novembre, comme nous l'avons rapporté jeudi, M. Cook, le ministre de la Défense, a proposé à la chambre des représentants "que cette chambre approuve les propositions navales et que des mesures seront immédiatement prises pour fournir l'unité australienne" . La résolution a été adoptée par 39 voix contre 9, la minorité étant composée de députés ouvriers intransigeants.

Ainsi, les événements se précipitent vers la solution du problème de la défense navale de l'empire, ce qui, il y a quelques années, eût semblé impraticable et même il y a quelques mois eût paru presque impossible à atteindre. Il y a un bon nombre d'années que nous creusons ce problème et pendant longtemps il a semblé qu'on n'avançait à rien. Il semblait y avoir une antinomie fondamentale entre les vues du gouvernement impérial, représenté par l'amirauté, et celles des possessions autonomes.

Nous arrivons maintenant près de chez nous.

L'amirauté s'en tenait énergiquement à l'opinion exprimée comme suit par le premier lord dans un mémoire soumis à la récente conférence impériale: "Si le problème de la défense navale de l'empire était considéré tout simplement comme un problème de stratégie navale, on constaterait que la plus grande protection de force navale pour une dépense donnée est obtenu par l'entretien d'une seule marine avec l'unité d'instruction et l'unité du commandement qui en résultent. En théorie, il n'y a rien à redire contre cette opinion. C'est une assertiton qui se prouve d'elle-même, ou à peu près. Mais le problème de la défense navale de l'empire n'est pas le moins du monde un problème abstrait. C'est l'un des problèmes les plus concrets que l'on puisse voir dans le domaine de la politique pratique, et les facteurs concrets qu'il implique ne saurait être mis en oubli sans rendre la solution impossible. Cela se voit du coup par le corollaire déduit de la proposition ci-dessus par M. McKenna, dans le même mémoire. "Alors pour atteindre le simple idéal stratégique, le maximum de puissance serait effectué si toutes les parties de l'empire contribuaient, en proportion de leurs besoins et de leurs ressources, à l'entretien de la marine britannique". Naturellement, il le serait. Il n'y a pas de discussion à ce sujet. Mais il a été depuis longtemps évident que le maximum de puissance ne serait pas atteint de cette manière, parce que, à mesure que les diverses parties de l'empire avançaient dans leurs progrès vers la nationalité, l'idée d'une simple contribution en argent en faveur de la défense navale de l'empire, est devenue, assez naturellement, de plus en plus répugnante à leurs yeux. Il était évident, et peut-être que l'amirauté eût dû prévoir cela, longtemps auparavant, que plus les divers dominions avançaient vers la nationalité, plus ils étaient certains d'insister tôt ou tard pour avoir leurs marines à eux—ou selon l'expression de M. McKenna—"bien qu'ils fussent prêts à fournir des effectifs locaux et à les metre à la disposition de la couronne en temps de guerre, ils voudraient poser les fondements sur lesquels pourrait être érigée leur future marine". Du fait, ce désir prend déjà une forme en Australie et en Canada et nous pouvons à bon droit féliciter ces grands dominions de leur succès puisqu'ils ont enfin appris à l'amirauté à accepter leur manière de voir considérer à la lumière de la stratégie abstraite, ce n'est peut être pas un point de vue plus élevé, mais c'est un point de vue pratique, comme le démontre maintenant la marche des événements, et c'est là le fond de toute l'affaire. Il est vrai, comme le dit M. McKenna qu'il a été depuis longtemps admis qu'en définissant les conditions dans lesquelles les forces navales de l'empire devraient être développées, d'autres considérations que celles de la stratégie pure et simple doivent être considérées. Les diverses circonstances des dominions d'outre-mer doivent être mises en ligne de compte. Peut-être que tout ceci n'a pas été reconnu par l'amirauté depuis aussi longtemps qu'il aurait dû l'être et dans tous les cas, cette admission complète, qui commence à porter ses fruits en Australie et en Canada—et indirectement dans la Nouvelle-Zélande, d'où, rappelons-le à son honneur, la première impulsion est venue—est due pas autant à la profondeur de vues de l'amirauté qu'à la tendance manifeste de l'opinion dans les dominions même. Dans l'organisation de la défense navale de l'empire, ils veulent être des alliés de la mère patrie, par ses vassaux.

Quoi qu'il en soit, voici la situation avec laquelle il nous faut compter à l'avenir: Nous avons maintenant décidé, dit sir Wilfrid Laurier dans un discours prononcé à Ottawa le 5 novembre, "d'avoir une marine à nous, un armement pour défendre, si cela est nécessaire, les droits du Canada, et pour aider à la vieille mère patrie s'il en est besoin". Et

encore, au cours du débat sur l'adresse au Parlement canadien, le premier ministre, disait le 15 novembre: "Si l'empire britannique doit rester fort, comme il l'est à présent, il ne faut pas que ce soit en disant aux nations-sœurs de graviter comme des satellites autour de la mère patrie, mais en permettant à chacune des nations-sœurs de se développer selon le véritable idéal de l'unité impériale pour un empire comme le nôtre—une association libre d'états autonomes, dont chacun reconnaît spontanément qu'il a un intérêt commun à la défense concertée de l'ensemble. Il n'est réellement pas dérogatoire à ce sublime idéal de dire, comme sir Wilfrid Laurier l'a dit en la même occasion: "Le Canada aura une marine et cette marine n'ira pas à la guerre à moins que le Parlement du Canada ne juge à propos de l'y envoyer". Au point de vue abstrait, pareille proposition est indiscutable, et au point de vue abstrait, elle s'applique à chaque forme de coopération et de contribution pour les fins de la défense impériale. Mais au point de vue concret, il est certain que les mêmes considérations et les mêmes motifs qui ont servi à amener la situation actuelle, serviront aussi à la maintenir et à la développer. Nul système de défense impériale, et nul autre lien d'unité impériale qui pourraient être fabriqués par une association de peuples libres, représentés dans leurs propres parlements, ne pourraient préserver de la dislocation une association semblable si les peuples et leurs parlements cessaient jamais d'y porter une allégeance loyale et spontanée. Ce n'est pas dans cette direction que le nouveau système de défense impériale inauguré par les grands dominions du Canada et de l'Australie est menacé d'insuccès. De fait nous ne croyons pas qu'il soit menacé d'insuccès sous aucun rapport. Mais le système en est encore à son début, et nul doute qu'il aura beaucoup de difficultés à surmonter avant d'avoir atteint sa maturité. Ces difficultés, cependant, ne sont ni plus grandes ni autres que celles qui ont déjà été surmontées lors de son inauguration, et nous pouvons compter sur le bon sens et la bonne volonté des hommes d'Etat de l'empire pour mener l'entreprise à bonne fin en dépit de ces difficultés.

Je crois que cet article est tout à fait conforme à ce que nous, de la gauche, avons affirmé en cette Chambre au sujet de la question de la défense navale. Je l'ai citée au long afin qu'il soit reproduit dans les Débats.

Je ne puis reprendre mon siège, monsieur le président, sans avoir dit un mot sur le côté industriel de cette importante question. De ce côté-ci de la Chambre, nous, les libéraux, prétendons que la politique de sir John A. Macdonald, inaugurée en 1878, est bonne pour le Canada en 1913. Sir John A. Macdonald était un apôtre fidèle et convaincu de l'établissement d'une industrie nationale. Il a fait adopter sa mesure fiscale de 1878. Une mesure fiscale, j'ose le dire, qui ne favorisa en aucune manière l'établissement dans l'empire britannique d'un commerce interimpérial.

M. BELAND.

Si nous pouvons déduire, de ses discours et de ses actes, ce qu'il entrevoyait et espérait en établissant sa politique de 1878, c'était de développer les forces et les ressources naturelles et industrielles du Canada, au détriment même de l'Angleterre, si cela était nécessaire.

Le Canada a pris un développement prodigieux depuis une trentaine d'années et je pourrais citer des chiffres éloquents pour établir que, quand M. Churchill,—par la lettre qu'il vient d'adresser au premier ministre—émet l'opinion qu'il est impossible au Canada de construire des bâtiments de guerre, il n'a pas une idée exacte des ressources de notre pays; en effet nous avons ici toute la matière première pour la construction de ces vaisseaux, telle que le fer, l'acier, le bois, et enfin le nickel, ce minerai indispensable dans la fabrication des blindages des bâtiments de guerre, je comprends même que le Canada est le seul pays au monde qui possède des gisements importants de ce minerai.

Le bois, nous n'avons pas besoin, il me semble, de disserter longtemps sur cette question, car le Canada est le pays le plus riche au monde dans cette matière; la province de Québec seule a 110 millions d'acres de forêts appartenant au Gouvernement de cette province. Les forêts de l'Ontario et de la Colombie-Anglaise sont également inépuisables.

Je termine, monsieur le président, mais avant de reprendre mon siège, je veux faire observer, en passant, que cette question peut être envisagée sur trois aspects différents: l'aspect politique, l'aspect économique et enfin l'aspect militaire, c'est-à-dire le côté de la défense du Canada. Si l'occasion m'en est offerte, je me propose de traiter ce sujet sous ces divers aspects.

J'ai cité tout à l'heure l'opinion de sir George Reid exprimée hier, à une assemblée du Royal Colonial Institute, de Londres, contre l'impérialisme centralisant les forces navales en Angleterre. Qu'on me permette maintenant de citer un discours prononcé par le même sir George Reid devant le Club Canadien à Ottawa, il y a un an environ:

Sir George Reid parlant au Canadian Club, Ottawa, le 9 septembre 1912, dit:

Nous avons entendu de nombreux appels en faveur d'une nouvelle forme d'impérialisme. J'aimerais que quelqu'un de nos hommes d'Etat qui font tant de zèle à ce sujet nous fassent connaître les grandes lignes de leur projet. Il est facile de parler de réserver les liens qui nous unissent ensemble, mais si vous me demandez de soumettre un plan à ce sujet, un plan qui aurait pour objet de conserver et de promouvoir l'harmonie dans l'empire, je vous demanderai à mon tour de vous adresser à mes amis les ministres canadiens (rires). S'ils sont en possession d'un plan pratique dans ce but, tout l'empire les acclamera comme des

bienfaiteurs. Ceux qui veulent faire des changements assument une terrible charge. Telle qu'elle est aujourd'hui l'harmonie dans l'empire, est un des miracles de l'humanité. L'évolution des corps autour du centre, le soleil, nous paraît merveilleux. Ce n'est pas plus merveilleux que l'orbite, que les diverses constellations de notre système impérial parcourent dans le ciel politique. La loi de gravitation du système salaire est un grand mystère; la paix et l'ordre que l'on remarque dans l'empire sont autant de merveilles. Un poète américain a dit: attelez votre voiture à une étoile. Mais si vous pouviez attacher votre voiture à l'étoile, qu'adviendrat-il de vous et de votre voiture? (rires).

Un des secrets—ce n'est pas un secret—une des merveilles des relations entre les pays autonomes et la mère patrie c'est que la loyauté grandît chaque fois que l'on fait disparaître un lien; les pays autonomes lui sont plus attachés. Et il y a tant à faire dans l'empire; il y a tant à faire au Canada et en Australie pour le développement des forces latentes de ces grands pays que, en attendant le plan dont nous parlons plus haut nous ne pouvons pas faire mieux que de continuer à tenir la même conduite.

Voilà ce que nous avons fait durant les quelques dernières années: l'organisation d'une marine canadienne en coopération et en rapports suivis avec la marine impériale.

Si seulement nous voulions développer chacun pour soit nos ressources, si nous nous occupions de rendre notre peuple heureux et prospère, je crois que ce serait un des meilleurs moyens de promouvoir la santé, la force et la prospérité de tout l'empire britannique.

Cette déclaration a été chaleureusement applaudie par les membres du Canadian Club en cette ville. Le ministre du Commerce (M. Foster) était présent et le président du club l'a prié de remercier sir George Reid au nom des membres du club. Qu'est-ce qu'il a dit? Je ne citerai que quelques-unes de ses paroles. Il paraît que sir George Reid est un homme bien charpenté. M. Foster a dit dans son style spécial et inimitable:

Sir George me cause un peu d'embarras car il renverse une autre de mes idées. Naturellement, vous savez, j'ai donné dans la théorie que celui qui a un gros corps ne peut avoir un cerveau bien actif. Je vous ai dit que moi je suis naturellement enclin à accepter cette théorie. Mais voilà qu'elle n'est plus tenable si vous en jugez par le spécimen que nous avons aujourd'hui devant nous, l'embonpoint et le cerveau peuvent très bien marcher de compagnie.

Le point principal en tout cela, c'est que sir John Reid est un partisan de notre politique.

J'ai démontré qu'il n'y a pas d'urgence et l'urgence est la seule raison justifiable que peuvent donner ceux qui ont été élus comme nationalistes dans la province de Québec pour supporter cette mesure. Personne en cette Chambre ou en dehors de cette Chambre ne croit à cette urgence; voilà pourquoi ces messieurs ne peuvent donner de raison pour justifier la position qu'ils prennent aujourd'hui.

Si nous ne pouvons pas construire ici les vaisseaux, pourquoi ne pas entreprendre la construction de croiseurs de deuxième classe, de contre-torpilleurs et de sous-marins? Une marine ne se compose pas que de dreadnoughts. Vous trouvez dans le "Witness" de vendredi dernier, la complète justification de notre politique; le journal la donne en s'appuyant sur le fait qu'une marine doit se composer de navires de guerre de différentes classes. Posons les bases de l'industrie de la construction maritime au Canada. L'amendement proposé par le très honorable chef de l'opposition a pour but la défense des côtes du Canada, de nos ports, de nos pêcheries et de notre commerce; et de plus, comme la clause 2 du bill avait pour effet de changer les relations politiques de cette nation-sœur de l'empire avec le Royaume-Uni, je ne puis la supporter telle qu'elle est, à moins qu'on lui joigne l'amendement et le sous-amendement.

M. BORDEN: Je ne me lève pas pour reprocher à mes amis de l'autre côté de la Chambre d'avoir profité de l'excès du droit qui leur est si cher de discuter au long ce sujet et d'avoir souvent répété la même chose.

Mon honorable ami qui vient de prendre son siège (M. Béland) et dont j'ai suivi avec beaucoup d'attention les remarques, me pardonnera si je ne saisis pas bien les détails de son argumentation. Je n'y mets aucune intention de lui manquer de courtoisie. Une de ses remarques m'a échappé et je n'y ferai allusion qu'en passant. Il a déclaré apprécier hautement la politique que sir John Macdonald a adoptée en 1878 et mise en vigueur en 1879. Il a parlé de cette politique comme éminemment conforme aux conditions dans lesquelles le Canada était alors et est aujourd'hui et très avantageux au peuple de ce pays. Puis-je me risquer à dire que mon honorable ami; bien qu'il combatte vigoureusement la politique du jour en ce qui concerne la défense de l'empire, aura plus tard au sujet de la politique navale du Gouvernement la même opinion qu'il a actuellement au sujet de la politique nationale inaugurée par sir John Macdonald; car ses amis politiques ont, surtout de 1878-1896, demandé cette politique avec toute la vigueur et l'éloquence que mon honorable ami a appelées à son aide dans ses remarques aujourd'hui pour attaquer notre politique.

Ce n'est pas spécialement pour dire cela que je me suis levé. Quelques-uns des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre ont critiqué le premier lord de l'amirauté au sujet des lettres que, sur

leur demande pressante, j'ai obtenu permission de mettre sur la table. J'avais cru que les citations que j'en avais données et les tableaux auxquelles renvoyait contenait les renseignements qu'il était de mon devoir de donner. Je croyais alors et je crois que ce renseignement était tout ce que l'on pouvait raisonnablement demander et qu'ils seraient prêt à admettre ma déclaration à ce sujet. Je ne veux pas toutefois que l'on m'impute certains motifs, parce que l'impression semblait prévaloir parmi les honorables députés de l'autre côté de cette Chambre qu'il y avait dans la correspondance quelque chose que je voulais cacher, voilà pourquoi j'ai tenu à obtenir la permission de la déposer sur la table de la Chambre, et je l'ai déposée.

Maintenant les honorables messieurs semblent avoir détourné leur vue de moi pour la diriger sur M. Churchill. Je désire déclarer qu'en ma qualité de premier ministre, j'ai cru devoir m'adresser à la meilleure source pour obtenir les renseignements nécessaires. Nous n'avons pas de grande organisation navale en ce pays; nous avons un département du service naval, mais tout le monde sait que son organisation ne peut être un moment comparée à cette merveilleuse organisation que possède la Grande-Bretagne, la plus grande peut-être du monde entier et où, suivant toutes probabilités on doit pouvoir obtenir les meilleures informations. De sorte que j'ai écrit les deux lettres qui ont été déposées sur la table de cette Chambre demandant au premier lord de l'amirauté, que je croyais être la source la meilleure et la plus impartiale qui me soit venue à l'idée où obtenir les renseignements nécessaires au sujet des deux questions traitées dans ces deux lettres. C'était, dans mon opinion non seulement le droit mais le devoir du premier lord de l'amirauté de la Grande-Bretagne, sur demande du premier ministre du Canada au nom de ce Gouvernement qui avait soumis à la Chambre une importante mesure dans le but d'aider à maintenir la défense générale de l'empire de donner d'une façon juste et conforme aux affaires—et il l'a donné—le renseignement qui a été déposé sur la table. Les suggestions faites en réponse à ma demande par M. Churchill ne me paraissent pas de nature à influencer injustement le débat ou être contraires à la dignité de cette Chambre. Ni M. Churchill, ni aucun des membres du Gouvernement anglais ne s'est immiscé dans les affaires privées du Canada.

Je regretterais sincèrement notre ingérence dans les affaires politiques spéciales de l'Angleterre, comme celle de tout homme d'Etat de l'Angleterre dans les nôtres. Que chaque pays s'arrange avec ses affaires domestiques et les règle au meilleur de sa connaissance. Mais quand, dans le cours ordinaire des choses, et dans les conditions auxquelles j'ai fait allusion, le premier ministre d'un des dominions au nom du gouvernement dont il est le chef, demande au premier lord de l'amirauté des renseignements sur des affaires spéciales, les deux côtés de la Chambre doivent, ce me semble, réaliser que le premier lord de l'amirauté est en justice tenu de les donner.

Et il a, je crois, donné ces informations avec justesse, impartialité et en hommes d'affaires, suivant l'opinion qui prévaut à l'amirauté, et sans embages. Je désire simplement expliquer la chose comme je la comprends. Quel que soit le mécontentement provoqué par ces lettres, c'est à moi qu'il faut s'adresser et non pas à lui. Et je suis parfaitement disposé à recevoir—et philosophiquement, j'espère,—toute observation qu'il plaira aux honorables députés de l'autre côté de la Chambre de me faire à ce sujet.

M. PUGSLEY: L'honorable premier ministre se rend-il responsable de toutes les déclarations de M. Churchill?

M. BORDEN: Je prends la responsabilité de ma demande de renseignements à M. Churchill et de ma ferme conviction que M. Churchill m'a fourni ces renseignements d'une manière loyale, sincère et juste et dans le dessein d'exposer franchement à cette Chambre et à ce pays les renseignements dont il disposait.

M. PUGSLEY: Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre tout ce que le premier ministre a dit, mais je suppose qu'il a désapprouvé la critique des déclarations de M. Churchill de s'être rendu à la demande que mon honorable ami lui a adressée. Ce n'est pas mon avis.

M. BORDEN: Je suis bien aise que l'honorable député ait ainsi interprété la conduite de la gauche. Je croyais plutôt le contraire, à en juger par les commentaires que j'ai lus dans le hansard. Si j'avais compris la chose comme l'honorable député l'interprète, je n'aurais pas eu raison de faire ces commentaires. C'est uniquement parce que mon interprétation était un peu différente que je me suis permis de faire ces commentaires.

M. PUGSLEY: Lorsque l'occasion s'en présentera, je me propose de critiquer, dans la faible mesure de mes forces, le mémoire transmis à M. Churchill par le premier ministre. Mais je n'ai pas l'intention de blâmer M. Churchill parce qu'il a répondu à mon honorable ami, et je ne crois pas que personne lui reproche d'avoir répondu, lorsque le premier ministre l'a prié de transmettre le mémoire. De plus ce mémoire qui, au dire de mon honorable ami était confidentiel, il l'a demandé dans le dessein de s'en servir au besoin, il l'a avoué lui-même. Je suppose que, samedi ou diman-

che, mon honorable ami a envoyé à M. Churchill un câblogramme que celui qui sait lire entre les lignes interpréterait ainsi: "Je suis acculé à mes derniers retranchements; je suis aux abois; télégraphiez-moi l'autorisation de me servir du mémoire. parce que cela est nécessaire. C'est dans ces circonstances-là, qu'il a pu se servir du mémoire.

Celui qui examinera sa lettre du 18 décembre à M. Churchill verra que, tout d'abord, il lui laisse entendre qu'il y a eu plusieurs insuccès, plusieurs gaspillages d'argent dans les premiers temps de la construction des cuirassés d'escadre, et qu'il désire que M. Churchill lui procure sur ce point des renseignements dont il se servira au besoin. Et j'imagine qu'il s'est trouvé dans une situation si difficile que, samedi dernier, il a télégraphié à M. Churchill que l'occasion s'était présentée et qu'il désirait obtenir la permission de se servir du mémoire.

Je ne me plains pas de ce que M. Churchill ait répondu à la lettre de mon honorable ami, mais je me plains de ce qu'il lui ait envoyé un mémoire si rempli de critiques puériles du projet d'une flotte canadienne, mémoire témoignant d'une si grande ignorance qu'il provoque presque le fou-rire. Laissez-moi lui signaler une chose que M. Churchill a dite.

M. EDWARDS: Quai de sciure de bois.

M. PUGSLEY: Voilà une preuve de la légèreté avec laquelle les députés de la droite traitent cette importante question, la plus importante dont le Parlement ait été saisi et que la population canadienne ait eu à étudier depuis la confédération.

M. EDWARDS: Vous aimez peut-être mieux les agissements de M. McAvity.

M. PUGSLEY: Autre preuve de la légèreté de l'honorable député. Nous qui siégeons à la gauche, nous sommes prêts à discuter cette question indépendamment des considérations politiques.

M. BENNETT (Simcoe-est): Planez!

M. PUGSLEY: Si les membres de la droite désire discuter ces mesquines questions, ils nous trouveront prêts lorsque le temps viendra. A l'heure qu'il est, nous discutons une question importante, non seulement pour le Canada, mais pour l'empire, et ils devraient en parler avec le sentiment de la responsabilité qui nous incombe à titre de représentants de la nation canadienne.

M. BORDEN: Dois-je comprendre que l'honorable député déclare que l'ignorance dont témoigne ce mémoire suffit à provoquer le fou-rire?

M. PUGSLEY: Je déclare que l'ignorance de la situation du Canada et du caractère de ses habitants dont témoigne ce mémoire suffit à provoquer le fou-rire.

Quelques VOIX: Ah! ah!

M. PUGSLEY: Souffrez que je donne des exemples et des raisons en citant le mémoire. M. Churchill commence par dire que ce serait une grave erreur de tenter d'établir des chantiers maritimes au Canada, parce qu'un cuirassé d'escadre de 27,000 tonneaux est une lourde pièce et exige des grues puissantes. Dans une autre partie du mémoire, il dit que ces grues doivent pouvoir soulever un poids de 150 tonnes. Nous savons qu'il y a au Canada des vingtaines de grues semblables pour les constructions en acier—qu'il y en a des centaines. Il ajoute que, ces grues étant pesantes, il faut un sol dur pour recevoir le navire.

Une VOIX: Un sol plus résistant qu'un quai en sciure de bois.

M. PUGSLEY: Et il faut des moufles puissants! Et les chantiers maritimes actuels du Canada ne conviendraient peut-être pas! Pensez-y!

Le premier ministre a-t-il laissé entendre à M. Churchill qu'on se proposait de construire ces cuirassés dans les chantiers qui existent actuellement? Croyait-il que la population canadienne s'attendait à voir mettre des cuirassés dans de petits chantiers maritimes où se construisent des remorqueurs, des yachts à vapeur et peut-être des réservoirs à pétrole? Cette idée n'est jamais venue à l'esprit d'un député de la gauche ou d'un habitant du Canada.

Au contraire, en 1910, lorsqu'on a demandé des soumissions pour la construction au Canada de dix navires de guerre, on a fait comprendre à tous les soumissionnaires qu'ils devaient établir au Canada des chantiers maritimes et des installations de construction navale répondant aux besoins et qui seraient approuvés par le département du service naval. Ne croit-on pas qu'un homme qui aurait été tant soit peu au courant de l'état de choses qui existe au Canada aurait hésité à conseiller à la population canadienne, si elle devait construire un cuirassé, de le construire, sur un sol assez résistant pour supporter la quille du navire? Pourtant, M. Churchill invoque sérieusement cette raison pour expliquer pourquoi on ne devrait pas construire de cuirassés au Canada. Mon honorable ami ne pense-t-il pas que cette idée est suffisante pour provoquer le fou-rire.

M. BURRELL: L'honorable député a-t-il découvert un merle blanc?

M. PUGSLEY: Non, ce n'est pas un merle blanc; c'est une triste réalité qui témoigne de l'ignorance de l'auteur de ce mémoire. Je ferai à M. Churchill l'honneur de dire que je ne pense pas qu'il ait

rédigé ce mémoire, car je suppose qu'il est l'œuvre d'un commis de 3e classe du département de l'amirauté. Il est dit dans une partie du mémoire que ce serait une grave erreur de la part du Canada d'entretenir l'idée de construire des cuirassés au Canada parce que les installations coûteraient £15,000,000; cependant, une autre partie du mémoire parle d'une maison de construction navale de la Grande-Bretagne, qui s'occupe de construire des cuirassés, laquelle établit un nouveau chantier maritime qui sera achevé dans six mois et prêt à commencer ses opérations, et qui coûtera £750,000 ou environ $3,800,000, presque le même chiffre que je citais dernièrement à la Chambre comme étant le coût du beau et moderne chantier maritime de Quincy, Massachusetts, appartenant à la Fore River Shipbuilding Company.

M. BORDEN: L'honorable député comprend-il que M. Churchill, en donnant l'estimation de £15,000,000, parlait du chantier, des machines et de l'outillage nécessaire à la fabrication des canons et de l'armement?

M. PUGSLEY: Que mon honorable ami m'excuse. Il a dû donner cette explication au comité, mais M. Churchill n'en a rien dit. A la fin du mémoire, se proposant par ce moyen, croyons-nous, de venir en aide au premier ministre qui s'efforçait d'effrayer la population de ce pays, il dit que les installations nécessaires à la construction d'un cuirassé coûterait £15,000,000, mais il ne souffle pas mot de l'outillage pour la fabrication de l'armement, des plaques de blindage, des canons ou de leurs affûts. M. Churchill ignore-t-il qu'il y a à peine un établissement de construction navale dans le royaume qui possèdent toutes ces installations, tout ce qui est nécessaire à la fabrication des machines, chaudières, canons, affûts et plaques de blindage? En envoyant sa soumission, en 1910, l'un de ces établissements déclarait que, s'il lui était permis d'acheter les canons, les affûts et l'armement d'un autre établissement du Royaume-Uni, au lieu de les obtenir du Gouvernement, il pourrait diminuer de beaucoup sa soumission. Très peu d'établissements de construction navale fabriquent le blindage ou les plaques de blindage; ils les achètent d'autres établissements qui en font une spécialité.

Qu'est-ce que mon honorable ami pense d'une autre idée qu'émet M. Churchill lorsqu'il dit qu'il ne serait pas sage de la part de ce pays d'entreprendre la construction de cuirassés, parce que, avant peu, il pourra s'établir un système de combustion intérieure pour les chaudières? Autrement dit, on pourra installer des machines à pétrole Diesel et se servir de la composition intérieure pour mettre ces navires de guerre en mouvement. N'est-ce pas absurde? Si cela peut empêcher des établissements de construction navale du Royaume-Uni de venir au Canada, pourquoi cela n'a-t-il découragé l'établissement dont M. Churchill parle et qui fonde actuellement un chantier et se prépare à construire des dreadnoughts?

Dans tout le mémoire se manifeste le désir de M. Churchill d'exagérer les difficultés qu'offre la construction de navires au Canada, et de faire croire qu'il est de l'intérêt de la population canadienne de suivre la ligne de conduite qu'il a tracée et qui lui inspire confiance, à n'en pas douter. Il veut effrayer la population canadienne pour qu'elle contribue toujours à la marine impériale, et en cela, il diffère d'avis avec l'amirauté qui, lorsque M. McKenna en était le premier lord, a déclaré aux habitants du Canada et de l'Australie qu'une sage politique, pour le bien des possessions d'outremer et de l'empire, ce serait de construire des flottes locales qui seraient les plus effectives non seulement pour leur propre défense mais pour la protection commune de l'empire.

M. Churchill a bien changé, et on découvre dans son mémoire, dans la première partie du moins, un dessein bien arrêté d'éteindre l'ambition que le peuple canadien a d'avoir une grande industrie de navires, lorsqu'il nous encourage à fournir trois dreadnoughts qui seront le commencement de contributions périodiques et permanentes à la marine anglaise. Et cela pour aider, ainsi que le veut l'honorable premier ministre, à développer et entretenir la marine anglaise au lieu de chercher à construire chez nous une marine qui nous appartiendra et dont les équipages seront canadiens.

Les autres parties du mémoire de M. Churchill sont aussi absurdes que celles dont je viens de parler. Il dit que la pose des plaques de blindage demande le plus plus grand soin, qu'il faut des ouvriers tout spéciaux pour les river, et que nous ne pourrions pas trouver en Canada, que dans notre pays ou l'on construit les plus beaux et les meilleurs navires en acier nous n'avons pas d'ouvriers capables de poser des rivets.

M. NORTHRUP: Vous ne pouvez pas en trouver, c'est impossible.

M. PUGSLEY: Comment, impossible?

M. NORTHRUP: Je sais ce dont je parle.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami n'a-t-il pas vu ce pont magnifique en fer jeté sur le Saint-Laurent à Lachine, et qui a été reconstruit par la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, pendant que les trains le traversaient et retraversaient? Aucune part dans l'empire anglais vous ne trouverez une meilleure structure en acier que celle de ce pont, à la reconstruction duquel ont été employés des centaines de riveurs les plus expérimentés.

M. NORTHRUP: Mon honorable ami sait-il que lorsque les grands paquebots

océaniques arrivent de ce côté ici de l'océan la première chose que l'on fait est d'en examiner les rivets.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami voudra bien s'expliquer.

M. NORTHRUP: On fait cet examen parce que les rivets tombent par boisseaux, et il y a très peu d'ouvriers capables de faire l'ouvrage difficile de poser des rivets sur un navire de guerre. La plus grande difficulté des chantiers maritimes dans l'univers est de trouver des riveurs habiles.

M. PUGSLEY: N'en avons-nous pas au Canada?

M. NORTHRUP: Très peu qui sont habiles.

M. MACDONALD: J'en ai une centaine dans mon comté de Pictou.

M. NORTHRUP: Je parle d'ouvriers intelligents.

M. PUGSLEY: Où les rivets dont parle mon honorable ami (M. Northrup) ont-ils été posés en premier lieu?

Une VOIX: Sur les paquebots.

M. PUGSLEY: Où?

M. NORTHRUP: Là où les paquebots ont été construits, je suppose.

M. PUGSLEY: N'ont-ils pas été construits en Angleterre?

M. NORTHRUP: Très probablement. Je ne voudrais pas tromper le comité, mais je tiens de propriétaires et constructeurs de navires de longue expérience, qu'une des grandes difficultés qu'ils rencontrent est de trouver des riveurs habiles et intelligents. Il est très difficile de trouver des ouvriers capables de bien river sur une structure fixe; mais c'est un ouvrage encore plus difficile sur ces magnifiques paquebots, et malgré toute l'habileté et l'expérience que les ouvriers riveurs peuvent y mettre, on constate qu'après une traversée que les rivets sortent des flancs du navire par boisseaux à la suite des secousses que les vagues ont fait subir à l'immense coque.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami n'a pas l'habitude d'être ignorant sur aucune des questions qui sont discutées devant cette Chambre, mais il paraît être dans une ignorance complète au sujet de l'endroit où ces navires et ces paquebots sont construits. Je suppose qu'il ne sait pas au juste s'ils sont construits au Canada ou ailleurs, mais ils n'ont pas été construits ici. Tous ces paquebots océaniques, à l'exception peut-être de ceux des lignes américaines, ont été construits en Angleterre; je ne parle pas naturellement des paquebots allemands.

M NORTHRUP: J'allais dire que plusieurs paquebots allemands sont construits en Allemagne?

M. PUGSLEY: Mais ils sont construits de l'autre côté de l'océan.

M. NORTHRUP: Cela prouve que les constructeurs ne peuvent pas trouver en Europe tous les riveurs dont ils ont besoin.

M. PUGSLEY: M. Churchill aurait dû savoir qu'il serait très facile, vu les salaires que nous payons aux ouvriers en Canada de faire venir ici les meilleurs riveurs du monde. Il n'y a là rien de difficile. Dans un très grand nombre d'industries de la province d'Ontario on fait venir aujourd hui des vieux pays les ouvriers les plus habiles. A Montréal et à Toronto les grandes manufactures font venir des spécialistes de l'Angleterre, et je dirai à l'honorable premier ministre, que le magnifique cuirassé "Oregon" qui sort des chantiers Union Iron Works à San-Francisco, a été construit en grande partie sous la direction d'un mécanicien expert qui a fait son apprentissage dans la Nouvelle-Ecosse. A Fore-River, dans le Massachusetts, on a fait venir d'Angleterre et d'Ecosse des spécialistes de même que des centaines d'ouvriers habiles des Provinces maritimes. M. Churchill aurait dû savoir que si nous entreprenons de construire des navires de guerre au Canada nous pourrons avoir les spécialistes nécessaires en Angleterre. Lorsque l'ancien gouvernement a demandé des soumissions aux constructeurs de navires en Angleterre, ceux-ci ont dit qu'il leur serait plus facile de construire ces navires chez eux; mais nous leur avons répondu que notre politique était de les construire au Canada. Nous avons reçu des offres des meilleures maisons de construction de l'Angleterre, et chacune de ces maisons faisait remarquer qu'elle amènerait ses propres spécialistes au Canada— que ces spécialistes s'établiraient dans notre pays et enseigneraient, si c'était nécessaire, aux Canadiens à faire ces ouvrages. M. Churchill aurait dû savoir cela. Encore une question à l'honorable premier ministre. Il dit que nous ne pouvons pas entreprendre de construire des navires de guerre au Canada à cause de la dépense considérable que nécessiterait la construction de fabriques de canons. Mon très honorable ami a soumis un projet pour construire des croiseurs au Canada. Où ces croiseurs vont-ils prendre leurs canons? Il propose de donner des dreadnoughts sans équipage à la mère patrie, mais fera-t-il construire ses croiseurs au Canada sans canons?

M. BORDEN: Si l'on fait construire des croiseurs au Canada, je n'ai pas le moindre

doute que l'on se procurera les canons en Angleterre. Mes honorables amis de la gauche disent que ce n'est pas être patriote, ni à propos d'envoyer de l'argent canadien en dehors du pays—que nous devrions dépenser ces $35,000,000 au Canada. Mais il n'y a pas plus de mal à faire construire des dreadnoughts que des canons en Angleterre. Si c'est manquer de patriotisme que d'envoyer l'argent du pays de l'autre côté de l'océan, pour des dreadnoughts, c'est en manquer également que d'en envoyer pour des canons.

Je ne crois pas que mon honorable ami soit très bien renseigné sur les choses dont il parle. Je sais, après m'être informé aux meilleures sources que les chantiers anglais manquent présentement de riveurs habiles et d'ouvriers capables de poser les blindages des navires. Toutes les maisons ont eu de la difficulté à trouver le nombre d'ouvriers dont elles avaient besoin. Je suppose que M. Churchill, connaissant ces choses, en concluait que nous aurions encore beaucoup plus de difficultés au Canada à trouver assez d'ouvriers capables. Il n'est pas à ma connaissance que nous ayons présentement dans notre pays des ouvriers ayant fait cet apprentissage spécial. Lorsque j'étais en Angleterre, l'été dernier, où j'ai pu voir des acres de terrain couverts de machines et d'outillage pour la construction des canons et autres armes, une personne des mieux renseignée m'a dit qu'une seule des pièces employées dans la construction des tourelles coûtait £100,000. Si mon honorable ami tient compte de tout cela, il découvrira bien vite qu'il faudrait dépenser des sommes énormes pour ces installations.

M. PUGSLEY: Nous n'avons jamais nié que l'installation coûterait plus que $4,000,000, si un constructeur de navires entreprenait de fabriquer lui-même sur place les canons, les affûts et les plaques de blindage. Le chantier de Fore-River coûte moins de $3,800,000. J'ai demandé aux propriétaires de ces chantiers où ils se procuraient les canons, et ils me répondirent qu'ils les faisaient fondre aux aciéries de Bethlehem, et cette compagnie se propose, me dit-on, d'établir à Sandwich (Ont.), une usine, dont on évalue le coût à $20,000,000.

M. BOYCE: Vous voulez parler de la United Steel Company.

M. PUGSLEY: Les aciéries de Bethlehem sont une succursale de cette compagnie. De ce côté-ci de la Chambre nous prétendons que toutes les parties de ces navires devraient, autant que possible, être fabriquées au Canada, vu qu'une grande partie des matériaux peut être fournie par nos aciéries de Sydney et du Sault Sainte-Marie, de même que par les usines que l'on établiera sur la côte du Pacifique. L'honorable premier ministre a parlé de la difficulté qu'éprouvent les chantiers maritimes d'Angleterre d'obtenir des riveurs. Pourquoi alors veut-il imposer à ces chantiers la construction de trois autres navires, s'ils n'ont pas les riveurs pour faire l'ouvrage? Le rivetage est du rivetage; cet ouvrage est le même partout, et l'on m'a dit que nous avions d'aussi bons riveurs au Canada qu'on peut en trouver partout ailleurs.

M. PELLETIER: Nous pourrions être privés des services de l'honorable député dans cette Chambre avant longtemps.

M. PUGSLEY: Pourquoi?

M. PELLETIER: Parce que lorsque M. Asquith découvrant que son premier lord de l'amirauté en connaît si peu et que mon honorable ami en connaît si long, il va le faire demander.

M. PUGSLEY: M. Churchill dit dans son mémoire que les matelots anglais sont peu payés, et qu'il se verra obligé d'élever leurs soldes. L'honorable directeur général des Postes devrait lui écrire pour lui dire que, à son avis, vingt-huit cents par jour suffisent.

Serait-il difficile de faire venir ici des experts dans la construction maritime. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) a signalé le fait que les salaires payés ici aux ouvriers constructeurs maritimes sont de 60 cents par jour plus élevés que ceux payés aux ouvriers correspondants dans la mère patrie. S'il en est ainsi, ils seront, cela va sans dire, disposés à venir ici travailler et s'y établir.

M. Churchill dit dans un paragraphe de son mémoire: Si vous n'adoptez pas la proposition de nous envoyer trois dreadnoughts à être stationnés dans la mer du Nord et si vous persistez à vouloir établir une marine canadienne, l'amirauté ne vous aidera en aucune façon à équiper ces navires. Cette déclaration sera reçue avec un profond regret par le peuple du Canada.

Quelques hon. DEPUTES: Non.

M. PUGSLEY: C'est le résumé de ce que M. Churchill dit. Quelle différence avec ce que disait l'amirauté il y a quatre ans! Quelle différence avec la manière dont on traite l'Australie où le gouvernement de la Grande-Bretagne est à mettre en vigueur l'arrangement qu'il a fait il y a deux ans avec l'Australie et le Canada! On donne pour excuse le fait que l'Australie constituée gardienne de la partie sud de l'océan Pacifique soulage l'Angleterre de ce soin. Apparemment, M. Churchill ne se croit pas obligé de garder les côtes du Canada sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Je ne crois pas que M. Churchill en faisant cette déclaration représente l'idée de la majorité du parlement anglais ou la majorité du Royaume-Uni.

Si nous réalisons notre projet de l'établissement d'une marine canadienne, tous

ce que nous demanderons au gouvernement anglais ce sera d'accomplir, pendant quelque temps, jusqu'à ce que nos hommes aient l'entraînement nécessaire, ce qu'il nous a promis de faire en 1909 et 1911, c'est-à-dire de nous aider en mettant à notre disposition les officiers et les hommes dont nous aurons besoin pour équiper les navires. Sir George Reid, haut commissaire d'Australie, a dit dans le discours qu'il a prononcé hier à Londres que l'Australie s'est engagée dans la politique de la création d'une marine à elle propre et qu'elle croit devoir être la meilleure et pour l'Australie et pour l'empire.

Il a aussi déclaré que bien que certaines personnes ne partagent pas cette opinion aujourd'hui le temps viendra où l'Australie et la Nouvelle-Zélande devront protéger l'océan Pacifique sud pendant que le Canada se chargera de la partie nord et que l'Angleterre devra installer une flotte dans la mer de Chine nonobstant les déclarations de M. Churchill contenues dans son mémoire. Je suis aujourd'hui, comme toujours, en faveur d'une marine canadienne qui aura l'assentiment du peuple du Canada, et je suis, comme je le serai toujours, contre la politique de contribution proposée par les honorables députés de l'autre côté.

M. B. B. LAW (Yarmouth): Monsieur le président, à la suite d'une pression considérable, le très honorable premier ministre a déposé sur la table de la Chambre la lettre et le mémoire de M. Churchill. Pourquoi ces documents n'ont-ils pas été déposés au commencement du débat? Ces renseignements appartiennent au peuple du pays. S'il y a d'autres documents privés de ce genre en la possession du Gouvernement, le plus tôt ils seront produits, le plus vite ce bill passera en comité. Si c'était le désir du premier ministre d'obtenir de M. Churchill une réponse comme celle qu'il en a reçue, il ne pouvait coucher sa demande en des termes plus suggestifs. Voici ce qu'il écrivait le 18 décembre 1912, à M. Churchill:

Mon cher M .Churchill,

On m'a laissé entendre que la construction des gros vaisseaux de guerre du type le plus moderne a été, au début très difficile et très coûteuse.

Si je n'abuse pas de votre bonté je voudrais bien obtenir de vous quelques renseignements à ce sujet afin de m'en servir au besoin.

R. L. BORDEN.

Je voudrais bien savoir de qui le premier ministre avait reçu cet avis? Il a dû prendre l'opinion de quelques-uns de ces pseudo-experts de l'autre côté, lesquels ne connaissent absolument rien de la construction de navires. Il n'y a aucun doute que M. Churchill a écrit cette lettre avec l'entente qu'elle serait communiquée aux membres de ce comité, et que le renseignement irait devant le peuple de ce pays; cependant, il a été nécessaire au premier ministre d'envoyer un câblogramme à M. Churchill pour lui demander s'il pouvait déposer ce document sur la table de la Chambre.

L'honorable député de Hastings-ouest (M. Northrup) a déclaré qu'il est impossible de trouver des riveurs au Canada. Il fait là une assertion absolument fausse. Que diront les riveurs de la cité de Halifax du silence du premier ministre en face de cette déclaration? Il y a dans la petite ville de Yarmouth, que j'ai l'honneur de représenter, des ouvriers qui peuvent poser des rivets aux navires de guerre aussi bien qu'à n'importe quel autre navire. Ce travail se fait aujourd'hui au moyen de machine à air comprimé; on ne se sert plus de marteaux comme on le faisait il y a cinquante ans.

Quand M. Churchill dit qu'on ne peut construire de navires de guerre en ce pays. il n'est pas familier avec nos conditions. Il prétend que cela dépend jusqu'à un certain point du sol. Alors, pour l'amour de Dieu, si cela est nécessaire, importons un peu de ce sol spécial. Comme question de fait je ne crois pas que ce mémoire ait été écrit par lui.

Je crois que c'est l'ouvrage de quelque commis. On nous dit dans le mémoire que des maisons anglaises—Armstrong, Brown & Vickers, ont supporté les frais de l'installation des chantiers maritimes en Espagne; pourquoi alors ces maisons ne pourraient-elles pas construire des chantiers maritimes ici? M. Churchill dit qu'il faut des ouvriers spéciaux pour travailler à certaines parties d'un navire de guerre. Ces hommes ne sont pas nés riveurs ou ouvriers en acier; il leur faut des mois, quelquefois des années pour apprendre leur métier. Nos ouvriers ne sont-ils pas assez intelligents pour apprendre ces métiers?

Le "Citizen" d'Ottawa dit aujoud'hui sous le titre: "La bulle de savon éclate".

Lorsque le premier lord de l'amirauté déclare qu'il ne serait pas sage pour le Canada d'entreprendre la construction de navires de guerre, cette déclaration de sa part réduit à néant les arguments des pseudo-experts du Canada. La seule raison sur laquelle il s'appuie pour exprimer cette opinion est l'étude des faits. L'amirauté britannique ne s'occupe pas de savoir où et comment les vaisseaux sont construits.

Au cours de mes remarques j'espère pouvoir démontrer que l'endroit où ces navires seront construits importe quelque peu; mais je désirerais dire dès à présent que la conduite du premier ministre en forçant la Chambre à siéger jour et nuit ressemble à celle d'un gardien d'esclaves. Je ne crois pas qu'elle pût être tolérée dans n'importe quel autre pays et je desirerais informer le premier ministre qu'une tactique comme celle-là n'est pas de nature à faciliter l'a-

doption du bill. En ce qui me concerne personnellement—et je parle au nom de tout le monde de ce côté-ci de la Chambre—je puis dire que nous sommes préparés à siéger jour et nuit tout l'été avant de laisser passer ce bill néfaste. Cette politique du gouvernement est un pis-aller calculé pour amener l'unité dans le parti conservateur, et être, dans l'opinion de ces messieurs, entièrement destinée à favoriser le parti conservateur mais non dans l'intérêt du Canada tout entier. Si nos soldats avaient été envoyés en Afrique-Sud dépourvus de munitions ou de canons, qu'aurait-on dit de l'action du gouvernement? Est-ce que cela n'aurait pas eu pour résultat de mettre à néant les effets que le Gouvernement en attendait? Je dis donc que le fait d'envoyer en Grande-Bretagne des dreadnoughts vides et sans équipement n'aurait aucun résultat pratique. Si l'Angleterre avait besoin de navires de guerre est-ce qu'elle ne les construirait pas elle-même? Presque toutes les nations du monde empruntent de l'argent à l'Angleterre. Le Canada a emprnuté des millions et en empruntera encore des millions. Si une nation aussi riche que l'Angleterre avait besoin de dreadnoughts, est-ce qu'elle ne les bâtirait pas elle-même et ne les paierait pas elle-même, au lieu de demander au Canada de les lui fournir? Toute la proposition est née dans l'iniquité et rédigée dans le péché. Elle est destinée à rencontrer toutes les combinaisons du cabinet et à servir les fins du parti; et dans ce but on sacrifie l'honneur, le bon nom et la loyauté du Canada. Je ne crois pas qu'aucun pays ait jusqu'ici été témoin d'un spectacle comme celui que présente actuellement cette Chambre, du spectacle qu'offre un gouvernement qui a peur de défendre une mesure qu'il présente et d'opposer orateur à orateur comme la chose se fait sur toutes les autres questions. Je crois que le peuple en jugera par lui-même, et se hâtera de reléguer les membres du présent Gouvernement aux banquettes que nous occupons et où il leur sera loisible de garder le silence. Les honorables députés de l'autre côté ont eu beau huer et ridiculiser les honorables députés de ce côté-ci, les journaux tories ont eu beau prétendre que les libéraux font perdre le temps de la Chambre et dépenser, sans nécessité, l'argent du pays en prolongeant cette discussion, je crois que le Canada n'a jamais dépensé si à propos ces deniers, et que les renseignements et les arguments portés à la connaissance de la Chambre sont de la plus grande valeur. Au lieu d'être de l'obstruction, c'est de l'éducation que nous avons faite et de l'ordre le plus élevé. Les quelques discours prononcés par les honorables députés de l'autre côté ne m'ont pas convaincu et je ne crois pas qu'ils aient convaincu un seul député de ce côté-ci qu'il y a urgence—pas même les paroles bruyantes et héroïques de l'honorable député de Calgary (M. Bennett). Cet honorable député a tenu un langage belliqueux. Nous pouvions presque sentir l'odeur de la poudre et entendre le grondement des canons allemands. Je crois que les relations entre l'Allemagne et l'Angleterre sont aujourd'hui des plus amicales, et si les éléments jingos des deux côtés de l'Atlantique étaient tenus en laisse, les bonnes relations entre ces pays seraient maintenues. Sur ce point qu'on me permette de lire un extrait du 'Christian World", en date du 6 février 1913:

L'Angleterre et l'Allemagne—Le Kaiser véritable ami de l'Angleterre—Les espérances de M. Churchill.

La colonie allemande de Londres a célébré par un dîner samedi soir l'anniversaire de l'empereur d'Allemagne. Le nouvel ambassadeur allemand, le prince Lichnowsky, présidait, et a parlé de la politique pacifique constamment poursuivie par l'Allemagne sous le règne de l'empereur actuel. Ce dernier s'est attaché surtout durant le quart de siècle qui s'est écoulé depuis le commencement de son règne, à encourager, autant que possible, les relations commerciales avec les pays amis, et cette politique se continuera durant le second quart de siècle de son règne. C'est surtout durant les derniers quelques mois qu'il est devenu évident que le gouvernement allemand considère comme son premier devoir de travailler de concert avec ses alliés et en harmonie avec le gouvernement anglais à assurer la paix de l'Europe. Après avoir payé un tribut à l'empereur, en sa qualité du gouvernant puissant dont l'Allemagne avait besoin par suite de sa position spéciale en Europe, l'ambassadeur a déclaré que la nation allemande est en état de faire face à toutes les éventualités qui pourraient menacer la paix ou la puissance allemande.

L'empereur, "un véritable ami de ce beau pays", était non seulement admiré et aimé de son propre peuple, mais ici en Angleterre il était l'objet des plus vives sympathies; par conséquent; sa personnalité était bien faite pour servir encore plus étroitement les deux nations.

Portant la parole à Dundee à un banquet en l'honneur de M. Asquith, auquel on avait conféré la bourgeoisie de la ville, M. Churchill fait allusion à la force et à la suffisance de notre marine. Il emmenait M. Asquith visiter quelques-unes des stations navales, le long de la côte du nord-est. Comme la côte sud fut jadis fortifiée pour les besoins de la marine, la côte orientale jouit aujourd'hui d'une importance spéciale. Il est agréable de songer que nos querelles avec la France pendant plusieurs générations se sont heureusement terminées sans guerre et qu'enfin les deux peuples sont devenus amis. Ainsi en jetant un regard à travers la période de développement stratégique de notre côte orientale, on peut saluer l'aurore du jour où, sans rupture de la paix, nous nous trouverons sur un pied d'amitié avec une autre grande puissance.

Voyons comment la presse allemande envisage les craintes des ministériels touchant l'existence d'un péril imminent et d'une guerre qui éclaterait prochainement entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Cette dépêche est empruntée du "Globe" de Toronto, journal que les ministériels devraient lire plus assidûment:

Les Allemands se moquent de la panique régnant en Grande-Bretagne au sujet de la guerre—Réflexions sur les rumeurs au sujet de la flotte secrète de l'Allemagne—Journalistes en démence—L'"Engineer" donne des détails sur l'attaque des dreadnoughts—Plans et devis rejetés par la Grande-Bretagne.

Berlin, 16 février.—La presse allemande, répondant aux rumeurs publiés dans le "Daily Express" et l'"Engineer" de Londres, qui affirment que l'Allemagne construit une flotte secrète et un nouveau type de merveilleux navires de guerre, se livre au sarcasme et à la satire.

Le "Post" dit que les journaux de Londres ne possèdent pas tous les détails. Les boulets des nouveaux types de vaisseaux seront aimantés, de façon qu'ils ne puissent manquer d'atteindre un dreadnought britannique qui attire la chaleur. L'explosion d'un seul boulet fera complètement fondre un cuirassé britannique. On ajoute que le département de la Marine a mis à l'étude la question de la transformation d'Heligoland en un immense aimant, auquel s'adhérerait un dreadnought britannique. On a, en outre, l'intention de construire à Heligoland une grande maison d'aliénés, qui serait exclusivement utilisée pour les journalistes anglais en démence.

La "Berliner Gazette" dit que le nouveau navire peut se transformer instantanément en aéroplane qui détruirait Londres en cinq minutes, ou bien par la simple pression d'un bouton, cet aéroplane pourrait se métamorphoser en une salle de conférence, ou se signeraient les préliminaires de la paix.

Londres, 16 février.—L'"Engineer", journal technique de la plus haute réputation, donne les détails d'un nouveau type de cuirassé formidable et de création récente que l'amirauté allemande fait construire et qui révolutionnera la guerre navale. On avait d'abord offert les plans au gouvernement britannique mais sauf le simple accusé de réception, il ne prit aucune initiative.

Le nouveau type, prétend-on, est plus rapide que les dreadnoughts. Ce vaisseau mouille à peu de profondeur, à peu près à fleur d'eau, et il combat droit debout. La seule cible qu'il présente au feu de l'ennemi c'est une cuirasse de beaupré, inclinant en arrière, de telle forme et de telle épaisseur qu'elle est presque impénétrable. Elle sert d'affût d'un simple canon de puissance maxima, fourni de projectiles qui jouent le rôle de torpilles aériennes et le canon demeure parfaitement dérobé à la vue, sauf au moment du tir.

Le vaisseau peut garder la mer en toute espèce de temps et combattre effectivement aux plus grandes portées. On peut construire vingt de ces contre-torpilleurs pour le même prix qu'un seul superdreadnought, et les autorités navales allemandes prétendent qu'un superdreadnought doit nécessairement succomber, s'il est attaqué par cinq de ces navires de nouveau type.

Comme les querelles de l'Angleterre avec la France, depuis plusieurs générations, ont heureusement abouti sans guerre, de même l'Allemagne et l'Angleterre en viendront à vivre en peuples amis, sans guerre. Si les rumeurs qui nous arrivent sont exactes, l'Allemagne a assez d'embarras pour l'occuper à l'intérieur et l'empêcher de se mêler des affaires des autres nations. J'ai sous les yeux un article du "World" de Londres, du 6 février dernier qui met en relief quelques-uns des problèmes qui se dressent aujourd'hui devant l'Allemagne. Cela prouve que l'agitation socialiste parmi le peuple s'accroît de plus en plus et demande des réformes intérieures de plus en plus coûteuses et que d'autre part, la pression du mouvement slavonique, sur la frontière orientale de l'Allemagne cause un grand malaise parmi le peuple allemand.

Faisons un court examen du remarquable document déposé sur le bureau de la Chambre, lundi dernier, et je tiens à savoir pourquoi on ne l'a pas déposé plus tôt. Est-ce que le premier ministre voulait faire un coup de théâtre, à la fin du débat? On aurait dû tout d'abord déposer sur le bureau cet important document. Il convenait de donner à la députation tous les renseignements voulus. Mais nous sommes éclairés maintenant et le public pourra faire son choix. Entre le système proposé par le chef de l'opposition, ou bien celui promulgué par le Gouvernement avec l'appui de Downing Street affirmant énergiquement que le Canada est dans l'impuissance de construire une marine et que ces $35,000,000 seront dépensés en Grande-Bretagne, fournissant du travail à des milliers d'ouvriers là-bas et remplissant la caisse des riches constructeurs de navires qui réaliseront d'énormes bénéfices. J'emprunte un article du "Witness" de Montréal qui donnera au comité une idée des énormes bénéfices réalisés sur les seules plaques de blindage. Je vais dire pourquoi M. Churchill et autres gentlemen d'outre-mer tiennent tant à conserver l'industrie des constructions maritimes là-bas, et à ne pas nous permettre de créer un établissement de ce genre au Canada. Dans cet article, le capitaine J. Reed, ingénieur royal, fait voir l'énormité des bénéfices réalisés dans la fabrication des plaques de blindage. Je cite:

Voici comment M. Arnold Hills, des Thames Iron Works, résume la question:

Je dénonce la récente initiative de l'amirauté britannique dans la répartition des entreprises navales ainsi que les soumissions acceptées, soit pour les cuirassés d'escadre soit pour les croiseurs cuirassés, comme reposant sur des chiffres déloyaux, soumis par la coterie des fabricants de canons et de plaques

de blindage, dans le but de détruire la légitime concurrence au moyen de prix représentant moins que le coût réel de construction en entraînant des pertes dont ils comptent s'indemniser à même les bénéfices que leur monopole leur permet de réaliser sur la fourniture des cuirassés et des canons. C'est ce qu'on appelle en Amérique "Complot ourdi en vue de la restriction du commerce" et il y a sans doute ici violation du droit commun du pays.

Le canon de 12 pouces lance un projectile de 12 pouces de diamètre, pesant 858 livres. Chaque fois que ce gros canon est déchargé avec son projectile, c'est $400 qui se dissipent en fumée. L'artillerie! s'écrient les représentants de la Blue hot-water school, il n'y a que cela de grand. En effet, c'est une belle chose, l'artillerie, seulement c'est grâce aux deniers du contribuable.

Il se fait en ce moment des expériences en vue de résoudre la question de savoir si un feu de salve de projectiles d'un groupe de canons de 12 pouces n'est pas plus effectif qu'un feu individuel ou tir à volonté de tourelles indépendantes. Le "Monarch" a fait le feu ou salve ou d'ensemble et l'"Orion" le tir individuel. Tous deux sont des dreadnoughts.

Quelques fervents du tir déclarent que les feux de salve dirigés par le nouveau mécanisme, de la station de contrôle du feu sur le mât l'ont emporté. Certes, la grande cible du mâtereau a paru dans la photographie bien criblée par les salves; bien qu'aujourd'hui les autorités navales expriment des doutes officiellement sur les résultats réels. Le tir a eu lieu à une portée de cinq milles. Mais j'ai mes doutes à ce sujet. Je révoque en doute la vérité de ces distances extrêmes. Cinq mille yards, voilà qui est plus probable. Les distances ne sont pas données avec précision.

J'intercale les détails de ces essais afin de mettre bien en relief l'énorme dépense qu'entraînent ces navires gigantesques avec leurs énormes canons, même après leur premier coût de construction.

Il ne sagit pas de l'achat ou de la fourniture d'un dreadnought. Dans ces feux de salve en question six canons de 12 pouces sur le Monarch furent déchargés simultanément et ce fut $2,000 qui se dissipèrent en fumée simultanément. Cela représente un joli traitement annuel pour un homme de profession.

Et aujourd'hui la métropole compte vingt-deux dreadnoughts tous armés et dissipant tous plus ou moins en fumée, comme celui-ci, de petites fortunes. Mais n'allez pas vous figurer que ce coût proportionnel doive demeurer stationnaire. Ce coût est aussi sujet à variation que l'acquisition de la fortune. Le gros canon d'artillerie est animé de la même ambition que le gros canon de la finance. A l'instar du multimillionnaire, il se sent agité de sentiments de supériorité sur ses frères, monstres de moindre calibre.

Le canon de 13 pouces .5 est supérieur au canon de 12 pouces et c'est le canon du superdreadnought. Et son projectile, dites-vous? Son poids s'est accru—430 livres. Il pèse 1,280 livres. Coût de sa décharge—$700.

Le dreadnought est sans pitié pour les charbons. Filant à moyenne vitesse, il brûle $67 valant de charbon par heure; à pleine vitesse, $100 valant. Le sultant Abdul Hamid mouilla en toute sécurité sa flotte de navires de guerre, de l'avant à l'arrière, dans la corne d'Or, puis enleva les chaudières à vapeur. Sa méthode était marquée au coin de l'économie. A bord d'un dreadnought il y a 900 hommes, et leurs rations de commission coûtent $1,000 par semaine; mais il y a peu de minoteries à Montréal qui voudraient payer un compte de charbon de 26 tonnes et demie par heure, consommation modérée.

La coque d'un dreadnought coûte $4,000,000. Ses ceintures blindées extérieures se composent de 4,800 tonnes de plaques de blindage coûtant $600 la tonne; de sorte que pour les plaques de blindage seules, la dépense est de $2,880,000. La coque du dreadnought, indépendamment de ses plaques de blindage, coûte donc $1,200,000. Et ce prix, d'après la déclaration des constructeurs du dernier superdreadnought, le "Thunderer", a subi toutes les réductions possibles, de la part de l'amirauté britannique.

J'en viens à ce que j'appelle le scandale du monopole des cuirassés. La chose est si tangible que les lecteurs du "Witness" en peuvent juger par eux-mêmes. L'acier importé des Etats-Unis coûte en Angleterre $25 par tonne. Le meilleur acier anglais coûte $28 la tonne. Les plaques de blindage se composent d'acier de qualité dont le prix oscille de $25 à $28 par tonne, forgé et endurci par un procédé que je puis bien décrire, mais les détails déborderaient de la colonne qu'on a gracieusement mise à ma disposition; or, cet acier est vendu à l'amirauté britannique $600 la tonne!

Pourquoi la préparation de cet acier coûterait-elle $572 la tonne d'acier acheté à $28 la tonne? C'est là une question posée par les constructeurs de navires et par des économistes comme moi, et cette question, quand on l'a soulevée dans la presse publique, n'a jamais reçu de réponse. Ce procédé de préparation est un secret; mais mélangé avec le chrome minéral, forgeage, martelage, laminage, arrosage à l'huile et à l'eau, voilà tous les éléments de cette méthode. Le procédé n'est pas dispendieux, qu'il soit de Harvey, de Krupp ou de Simpson, le dernier nom servant d'étiquette, et c'est un seul secret; breveté, exploité, et partagé par un seul monopole international.

Quelle serait une conjecture probable du coût de ce procédé pour fabrication de plaques de blindage, le prix de l'acier compris? Avec de gros bénéfices, ce serait, je suppose, $250 par tonne.

Je crois entendre le passant dans la rue au "Witness" crier, au moment où j'écris: "Pourquoi donc l'amirauté britannique paie-t-elle $600?" Ce n'est pas que les lords de l'amirauté trouvent la chose de leur goût. Mais il s'agit d'un monopole international énormément riche, et que peuvent-ils faire? D'après des renseignements secrets que j'obtins au cour de l'été de 1911, l'amirauté fut à la veille de commander un croiseur du type dreadnought non cuirassé, de 26,000 tonnes et une vitesse de 35 nœuds, et cela à titre de protestation!

Voilà qui prouve que la fabrication des plaques de blindage est aux mains d'un monopole, et que nous sommes à la veille de mettre législativement $35,000,000 entre les mains des monopoleurs.

M. LAW.

M. BURNHAM: Ce pays où fleurit le monopole est-il libre-échangiste?

M. LAW: Il s'agit d'un monopole international.

Ainsi nos lecteurs pourront voir maintenant comme c'est magnifique de construire des dreadnoughts de douze millions de dollars, plus magnifique même que les donner comme des cadeaux de Noël de la nation. Ainsi que je l'ai dit, il faut pour chacun une cuirasse de 4,800 tonnes dont le coût est de $600 la tonne, soit $2,880,000; le profit est très modestement calculé à $350 par tonne, soit $1,680,000. Pour les trois dreadnoughts canadiens, le profit serait donc de $1,680,000 multiplié par 3, soit $5,040,000!

On dit que la liste des actionnaires de ce merveilleux monopole de cuirassés qui vous fait venir l'eau à la bouche, comprend des ducs, des marquis, des comtes, des barons des baronets, des chevaliers, des membres du parlement, des juges de paix et des propriétaires de journaux. C'est à mon grand regret que la liste ne contient pas le nom d'un célèbre critique militaire—comme m'appelle l'Echo de Verdun.

Cet extrait contient plus de renseignements que n'en a donnés le Gouvernement au sujet de cette proposition. Ce serait imprudent de notre part de conclure une pareille convention. Les monopoleurs ne permettront jamais, s'ils le peuvent, qu'un de ces croiseurs cuirassés soit construit au Canada.

Le programme du parti libéral adopté en 1909 et en 1910 est le même aujourd'hui mais plus complet. Il développera nos ressources naturelles, donnera de l'emploi à nos ouvriers et laissera au pays le profit de la construction des navires.

L'industrie des transports maritimes au Canada emploie aujourd'hui 10 p. 100 seulement de navires anglais. Si nous établissions des chantiers de construction maritime nous pourrions construire des steamers chargeurs pour le transport de nos propres marchandises. Je ne peux pas comprendre comment un seul représentant de la Nouvelle-Ecosse, et surtout vous-même, monsieur le président (M. Jameson), puisse donner son appui au programme du Gouvernement, quand il devrait savoir que nous sommes en état dans cette province de construire des navires, après avoir acquis un peu d'expérience, comme aucun pays au monde. Il y a bien des années, à Yarmouth, des hommes sans instruction, sont allés dans les forêts couper du bois pour construire des navires sur lesquels ils ont parcouru toutes les mers du monde. La construction d'un navire en acier diffère de celle d'un navire en bois; mais ce sont tous les deux des coques et je persiste à croire qu'au Canada nous pouvons construire des navires aussi bien qu'en Angleterre. Nous avons un exemple frappant de ce que deviennent les petits commencements, à l'entrée du Parlement. Vous pouvez y voir le premier bâtiment de la ligne Allan, le "Jean" de 169 tonnes, construit en 1819 et l'"Alsatian" de 17,500 tonnes actuellement en construction, plus de cent fois aussi gros que le premier navire. Aussi je prétends que si nous commençons aujourd'hui avec de petits navires, nous pourrons en construire plus tard de très gros.

M. BURNHAM: Où a été construit l'"Alsatian"?

M. LAW: En Angleterre.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) nous a donné une des meilleures raisons pour expliquer pourquoi ces navires ne pouvaient pas être construits au Canada sous le Gouvernement actuel. Je crois qu'il a déclaré ici que si on les construisait au Canada sous le gouvernement conservateur, il y aurait au moins 50 p. 100 de pots-de-vin dans la construction des navires. C'est un très honnête homme et il dira la vérité, même contre son propre parti. Mais quelle chose à dire dans cette année éclairée de 1913!

M. EDWARDS: Il ne l'a jamais dite.

M. LAW: J'aurai beaucoup de plaisir à faire des recherches dans le hansard et à montrer ces paroles à mon honorable ami. Je ne veux pas citer faussement ce qu'il aurait dit. L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a dit la même chose l'autre jour quand l'honorable député de Brantford était ici et il n'a rien contredit. Une déclaration de ce genre est une insulte, à moins que le Gouvernement n'ait mis cet article dans son programme.

Il est absurde de dire que ces navires ne pourraient pas être équipés au Canada. En Nouvelle-Ecosse nous avons des centaines et des milliers de hardis pêcheurs qui sont capables de tenir n'importe quel emploi sur mer. Des centaines de ces hommes, si on leur en avait donné la possibilité auraient été contents de former les équipages de ces navires que les libéraux auraient fait construire s'ils étaient restés au pouvoir.

Je regrette que le premier ministre ne soit pas ici. J'ai été surpris en parcourant les "Débats" de voir qu'il avait dit, dans un discours en réponse à mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald):

En ce qui concerne le "Niobé", on l'utilise autant que faire se peut. Mon honorable ami dit qu'il est ancré à Halifax et qu'il ne fait plus de croisière. Je n'ai pas beaucoup de renseignements à ce sujet; mon honorable ami le ministre du service naval pourrait donner de meilleurs renseignements que moi. Mais dans tous les cas, je crois que mon honorable ami admettra qu'il est plus utile, même comme un ornement, que s'il reposait sur un roc à Yarmouth ou dans le bassin de radoub à Halifax.

Je veux lui demander si ses paroles ont été fidèlement reproduites et si nous de-

vons accepter ses paroles comme véridiques, à savoir que le "Niobé" a été jeté sur un rocher à Yarmouth. C'est certainement assez ennuyeux d'entendre faire une déclaration inexacte par un partisan de peu d'importance mais c'est plus grave quand c'est le premier ministre qui se permet de la faire. Le "Niobé" n'a jamais été jeté sur les rochers dans le port d'Yarmouth. Je ne permettrai pas qu'on dise quelque chose d'inexact à propos de ce navire.

M. FOSTER (King) (N.-E.): L'honorable député voudrait-il dire au comité à quelle distance d'Yarmouth le "Niobé" a fait côte.

M. LAW: Les honorables députés ministériels et la presse tory du pays ont pris tant de place dans les journaux pour discuter cette question que je les croyais renseignés. L'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) a déclaré que le "Niobé" avait fait côte dans le port d'Yarmouth. Je qualifie cette déclaration de fausse. Je qualifie la déclaration du premier ministre de fausse.

Quelques honorables DEPUTES: Règlement.

M. LAW: J'expose des faits qui ne peuvent pas être contredits: le "Niobé" est entré en sûreté dans le port d'Yarmouth et il n'a jamais fait côte.

M. EDWARDS: J'invoque le règlement. L'honorable député a-t-il le droit de qualifier de fausse une déclaration du premier ministre?

Le PRESIDENT: Il n'est pas parlementaire qu'un député dise quelque chose d'offensant pour un honorable membre de la Chambre. L'honorable député voudra bien donner un autre qualificatif à sa déclaration de façon à la rendre parlementaire.

M. LAW: Je soumets à votre appréciation impartiale, monsieur le président, et à l'esprit impartial de nos adversaires que si une déclaration est faite sans pouvoir être corroborée par les faits, celui qui doit retirer la déclaration, c'est celui qui l'a faite et non moi. Je dis que cette déclaration était fausse.

M. EDWARDS: Je prétends que si un honorable député fait une déclaration qu'un autre juge inexacte, il devrait simplement dire qu'elle est inexacte. Je prétends qu'il ne peut pas dire qu'elle est fausse.

M. LAW: Si cela plaît davantage à mon honorable ami, je dirai que la déclaration est inexacte et je soulignerai le mot inexacte pour qu'il soit imprimé en lettres capitales. Je ne permettrai pas au premier ministre ou à quelque autre député ou à un journal de faire une déclaration inexacte. Je n'ai pas d'excuse à donner pour avoir demandé d'envoyer le "Niobé" à Yarmouth. A lire les journaux torys, on croirait qu'aucun navire n'a fait côte avant le "Niobé".

M. MACDONELL: Qui était l'officier commandant le "Niobé" quand il a fait côte au cap de l'île des Sables?

M. LAW: L'enseigne White, un officier qui venait d'Angleterre. Je ne désire pas le blâmer lui ou un autre. Pour la somme de $10 le capitaine de frégate Macdonald aurait pu avoir un des cinquante hommes de Yarmouth qui aurait guidé en sûreté ce navire à son port de destination. L'affaire a été racontée d'un bout à l'autre du pays, comme si le "Niobé" n'avait pas dû être autorisé à aller à Yarmouth.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Qu'est-ce qu'il faisait à Yarmouth?

M. LAW: Il y est venu à l'occasion du 150e anniversaire de la fondation d'Yarmouth, une ville qui à la distinction extraordinaire d'avoir plus de tonnage relativement à sa population qu'aucune ville du monde.

M. MACDONALD: L'honorable député de King, blâme-t-il le gouvernement libéral parce que le "Niobé" a fait côte?

M. FOSTER (King) (N.-E.): Comme l'honorable député m'adresse la parole, je dirai que d'après mes renseignements, les officiers chargés du "Niobé" ont refusé d'y aller et qu'une demande a dû être adressée d'abord aux politiciens d'Ottawa

M. MACDONALD: Permettez-moi de demander si mon honorable ami, en sa qualité de néo-écossais, ne sait pas que le "Niobé" est allé à la côte au cap de l'île des Sables?

M. FOSTER (King) (N.-E.): J'ai demandé à l'honorable député d'Yarmouth de dire au comité où le "Niobé" a fait côte et, s'il a un peu de patience, il recevra peut-être une réponse.

M. MACDONALD: Mes honorables amis ont fait beaucoup de tapage à propos du "Niobé" qui est allé à la côte. S'il ne pouvait pas contourner la côte sud de la Nouvelle-Ecosse sous la direction de son lieutenant qui venait de la marine anglaise, c'est un bien petit compliment pour l'homme envoyé ici. L'officier commandant le "Niobé" quand il a fait côte, était l'enseigne de vaisseau White et il n'avait pas été nommé par le Gouvernement canadien. L'honorable député de King étant un néo-écossais, pourrait aussi bien admettre que l'histoire du vaisseau allant à la côte, dans le port d'Yarmouth n'a aucun fondement. Le navire a fait côte sur l'île du Cap-Sable, sur la côte méridionale de la Nouvelle-Ecosse, dans la circonscription de l'honorable député de Shelburne.

M. LAW: C'est exact. Si le "Niobé" a encore l'occasion de visiter les ports de la Nouvelle-Ecosse et s'il ne va pas à Yarmouth, je présume que ce sera parce que ce port est représenté par un libéral.

Quelques honorables DEPUTES: Oh! oh!

M. LAW: Les honorables députés n'ont pas besoin de murmurer. Le "Niobé" n'est pas le premier cuirassé qui ait visité le port d'Yarmouth.

Il y a plusieurs années le gouvernement anglais a envoyé des navires de guerre à Yarmouth. Il y a eu le " Bellerophon " et le " Tribune ". Je ne vois pas que ce soit un crime d'y envoyer le "Niobé", surtout dans une occasion comme celle-là. Je répète qu'il est faux que ce navire se soit échoué dans le port de Yarmouth.

Je combats la politique du Gouvernement parce que je la considère comme antibritannique. J'appuierai la politique qui a été celle du parti libéral depuis 1909. Je suis convaincu que la construction de deux escadres, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, est ce qu'il y a de mieux pour le Canada et pour l'empire.

M. EDWARDS: Puisque mon honorable ami a fait allusion à une déclaration de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), je désire rapporter ses propres paroles. L'honorable député de Yarmouth a rappelé que mon honorable ami avait déjà prétendu que si le Gouvernement entreprenait de construire une marine au Canada, la moitié de l'argent irait en pots-de-vin. Voici comment s'est exprimé l'honorable député de Brantford:

> Je dis que le Gouvernement Laurier, pendant ses quinze années d'exercice du pouvoir n'a jamais dépensé $35,000,000 sans qu'il y ait eu des pots-de-vin considérables. Voici $35,000,000 que nous envoyons de l'autre côté de l'Atlantique en un chèque, et c'est ce qui contrarie nos adversaires. S'il avaient dépensé $35,000,000 pour la marine, les navires eussent absorbé la moitié de cette somme et le reste eût été payé en pots-de-vin. C'eût été cinquante pour cent pour la marine et cinquante pour cent pour les pots-de-vin.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la séance.

L'hon. M. CHARLES MURPHY: Le correspondant parlementaire du "Citizen", d'Ottawa, dans le numéro de ce matin, déclare que la production des lettres du très honorable Winston Churchill au premier ministre du Canada ne semble pas avoir fait remuer un cheveu sur la tête des membres de l'opposition. C'est parfaitement exact. Je félicite l'auteur de ces lignes sur l'exactitude de son observation et il rendrait un service public s'il communiquait son talent d'observation aux trembleurs ministériels qui tiennent leurs assises dans l'extrémité ouest de cet édifice, ainsi qu'au frénétique rédacteur du " Star ", de Montréal, qui prétend que l'opposition a été mise en déroute armes et bagages, par la production de ces lettres. Des dizaines et même des centaines de ces lettres ne produiraient pas plus d'effet sur l'opposition que la production du premier mémoire. Mais l'effet de ces lettres sur le parti ministériel a été bien différent. Nous en avons eu la preuve cet après-midi, quand le premier ministre a constaté que l'orage menaçait d'éclater. Il s'est cru obligé de mettre un tampon entre l'indignation du peuple qui est calomnié dans ces lettres et celui qui les a écrites ou fait écrire. Avec un courage qu'il faut admirer, il en a assumé la responsabilité et a demandé à ceux qui seraient disposés à les critiquer de s'en prendre à lui, le premier ministre, et non pas à M. Churchill. Il n'y a aucun doute qu'en temps et lieu les responsabilités seront équitablement réparties. Mais pour le moment, nous devons surtout nous occuper de l'auteur des lettres. Quand le temps sera venu, les électeurs ne manqueront pas de demander des comptes au premier ministre qui les a sollicitées.

Si ce que le Gouvernement nous demande de faire pouvait être défait demain, il n'y aurait peut-être pas grand mal à laisser adopter le bill, mais il faut bien se rendre compte que ce n'est pas la position dans laquelle nous nous trouvons. En consentant à la proposition du Gouvernement, nous porterons au pays un coup dont il ne se remettra pas avant de longues années. Mes amis et moi, sommes convaincus que si le Gouvernement parvient à ses fins, la marche ascendante du Canada, comme colonie autonome, sera enrayée; il nous faudra rétrograder dans la voie que nous suivons, sans interruption, depuis trois quarts de siècle, et il est impossible de prévoir où nous nous arrêterons sur cette pente dangereuse.

Jusqu'à présent, quels ont été les résultats de la volte-face du Gouvernement sur cette question? On peut les résumer sous trois chefs:

1. Elle a porté atteinte à la morale publique, en enseignant au peuple à ne plus avoir confiance dans ceux auxquels il était habitué à demander conseil et qu'il considérait comme ses guides, en certaines circonstances, dans la direction des affaires publiques.

2. Elle a compromis l'honneur national en faisant table rase des engagements pris envers l'Australie, par l'intermédiaire de l'amirauté, au sujet de la défense navale.

3. Elle a affaibli notre respect pour les fonctionnaires anglais et pour certains hommes publics de l'Angleterre, à tel point que ce respect ne pourra jamais renaître.

Pour se faire une idée du tort causé à la morale publique au Canada, par cette politique nouvelle du premier ministre, il suffit de citer les opinions de quelques journaux conservateurs qui l'ont approuvée quand il s'est déclaré en faveur d'une marine canadienne, en 1909. Ces mêmes journaux l'approuvent avec une égale ardeur, maintenant qu'il a renié ce principe pour adopter une politique de contribution. Je commencerai par citer de courts extraits d'un journal qui, sous le rapport de la violence et de l'incohérence, dépasse tous ses confrères. Vous étiez ici, monsieur le président (l'Orateur-suppléant), le 29 mars 1909, quand la Chambre s'est déclarée unanimement en faveur d'une politique navale canadienne. Le jour suivant, le "Star", de Montréal—c'est de ce journal qu'il s'agit—parlant de cette résolution, dans un article de rédaction, disait:

L'unanimité avec laquelle le Parlement canadien a proclamé hier que le peuple de ce pays était prêt à faire tous les sacrifices nécessaire pour coopérer avec les autorités impériales à la défense de l'empire sera certainement un encouragement pour les hommes d'Etat anglais qui se trouvent en présence d'un nouveau danger imprévu. La position du Canada est clairement exposée dans la résolution modifiée, sur laquelle sir Wilfrid Laurier et M. Borden sont tombés d'accord.

Et plus loin:

Le point important, c'est que le Parlement canadien accepte cette responsabilité, à l'unanimité.

Au bout de quelques semaines, le "Star" commença à recevoir des correspdances de son fabricant de paniques qui signe "Windermere". Ce correspondant voyait aussi d'un très bon œil la politique adoptée à l'unanimité par la Chambre. Le 17 avril 1909, il télégraphiait le paragraphe suivant à son journal:

Le second point est celui-ci: bien que la générosité de la Nouvelle-Zélande—le Manchester Guardian l'appelle un générosité à la don Quichotte—soit chaleureusement appréciée, les meilleurs esprits, dans les deux partis politiques, comprennent instinctivement que le Canada et l'Australie ont adopté une ligne de conduite plus politique et plus pratique. Il est inutile de croire que l'Angleterre peut accepter des dreadnoughts de ces colonies autonomes, sans formuler un grand système impérial, pour la direction et l'administration des affaires navales et quoique l'avenir nous réserve, un projet de cette nature n'apparaît pas encore à l'horizon.

Le "Manchester Guardian" dit que la plupart des Anglais comprennent que, à l'heure présente, la meilleure aide que les possessions d'outre-mer puissent offrir consiste dans la création de marines coloniales qui libéreront la marine impériale de ses obligations dans les mers éloignées.

Durant tout le mois de mai, le "Star" continua à approuver cette politique. Dans son numéro du 4 mai 1909, il publie un article de rédaction concernant la prochaine conférence impériale et au cours de cet article dit:

Nous avons déjà eu l'occasion de déclarer plus d'une fois qu'une puissante force militaire coloniale répond assez bien à ce double besoin. Nous pouvons exercer et équiper des soldats au Canada et les expédier en Angleterre, en cas de nécessité. Il nous faudrait aussi une marine en état de défendre nos côtes. Cette politique est celle de l'Australie.

Je puis faire observer, en guise d'explication, que ce journal avait toujours été en faveur de l'organisation de la milice sur une plus grande échelle et prétendait qu'une milice convenablement exercée pourrait être mise à la disposition de l'Angleterre, en temps de guerre. C'est à cela qu'il est fait allusion dans le paragraphe que je viens de citer. Je me permettrai de faire encore une citation que j'emprunte à un article du "Star" du 12 mai 1909:

Il n'y a aucun doute qu'un don direct à l'amirauté anglaise produirait un nombre maximum de navires de combat, dans un temps minimum; mais, comme politique permanente, ce mode serait également celui qui produirait un minimum d'enthousiasme au Canada, avec un maximum de susceptibilités, en Angleterre.

S'il n'y a pas de danger immédiat—si les craintes ne se rapportent qu'à un avenir éloigné, alors que les riches et populeuses nations allemandes seront en état de construire plus de navires que l'Angleterre—il est évident que ce qu'il y a de mieux à faire, c'est d'établir ici un département de construction maritime de l'empire, capable de produire de nouveaux navires de guerre, pour les opposer à ceux de l'Allemagne ou de toute autre puissance qui menacerait de devenir redoutable.

Mais si l'Angleterre n'a pas un besoin immédiat d'assistance, nos ministres pourraient parfaitement emprunter à l'amirauté quelques experts en construction maritime, qui viendraient ici et nous enseigneraient les premières notions. Le Japon n'a pas eu honte d'aller s'instruire dans cette industrie en Angleterre. Pourquoi le Canada n'en ferait-il pas autant?

Permettez-moi de répéter les derniers mots: pourquoi le Canada rougirait-il d'apprendre des Anglais les règles et les principes de la construction navale? Les Canadiens n'y ont aucune objection et si on leur en fournissait l'occasion, ils le feraient volontier. Mais le journal que je viens de citer a suivi le premier ministre dans sa volte-face; lui aussi a renié ses principes et ses lecteurs ne peuvent plus le considérer comme un guide sûr et prudent de l'opinion publique.

Il s'est trouvé d'autres journaux conservateurs par tout le Canada pour approuver la politique navale énoncée en 1909. Qu'on me permette de faire allusion à un journal fort bien rédigé et publié à Ottawa même, journal qui soutient la cause des honorables membres de la droite, mais qui le fait d'une façon très honnête et généralement

appréciable, je veux parler de l' "Evening Journal", d'Ottawa. Dans son numéro du 9 octobre 1909 on lit un article de rédaction où l'on traite du programme qui serait probablement soumis au Parlement à la session alors prochaine. Voici ce que dit ce journal à propos de la marine de guerre:

Prenons, par exemple, la question de la défense navale qui, nous le tenons de sources autorisées, doit être la pièce de résistance du programme de la session. On devra se demander si le principe qui a présidé à la préparation de cette politique est d'une nature telle que tous les partis doivent l'accepter. Les chefs de ces derniers, le premier ministre et le leader de la gauche sont tombés d'accord à la dernière session; ensemble ils ont agréé le texte d'une résolution pourvoyant à la défense navale du Canada en tant que le littoral se trouve concerné. Cette résolution n'allait peut-être pas aussi loin que l'auraient désiré certains Canadiens. Elle n'affirmait pas l'urgence d'une contribution en deniers sonnants par le Canada en vue de renforcer la marine de guerre britannique. Une assertion de cette nature aurait semblé odieuse à un grand nombre de citoyens du Canada—sinon à la majorité de ces derniers—si la vérité eût été connue. Cependant ce projet de résolution énonçait une politique qui établissait une marine de guerre canadienne et qui, en réalité, portait l'assurance qu'en temps de nécessité, la marine de guerre canadienne agirait de concert avec la marine de guerre de la mère patrie. Le moindre détail qui aurait pu indiquer que le Canada ne voulait, de propos délibéré prendre part à la défense navale de l'empire, aurait été de nature à froisser les sentiments des Canadiens intelligents et qui se respectent eux-mêmes.

La politique canadienne a été approuvée lors de la conférence de la défense impériale. Il doit exister une marine de guerre canadienne indépendante des autorités impériales, mais devant être formée d'unites construites d'après les plans et devis arrêtés par l'amirauté et de façon à les mettre en état de faire partie de la marine de guerre britannique en cas de besoin. On annonce que ces navires seront construits au Canada par des ouvriers canadiens, autant que possible, et qu'on emploiera à leur construction des matériaux que notre pays peut fournir. On a ajouté—ce que le "journal" laissait entendre il y a quelques mois déjà—que ce seraient les constructeurs de navires anglais qui inaugureraient en ce pays cette splendide industrie de la construction des navires.

Voilà qui est grandement de nature à plaire au "Journal". On n'y trouve rien qui soit de nature à froisser les susceptibilités de l'autonomiste le plus revêche, ni rien qui indique un manque de sincérité de la part du Parlement dans cet effort tenté en vue de placer le Canada dans la posture où il doit se trouver en sa qualité d'unité impériale armée pour assumer sa part de sa propre défense et de celle de l'empire.

Il y avait encore ce discours remarquable prononcé à Halifax par le chef de l'opposition, aujourd'hui le très honorable premier ministre (M. Borden). Il s'est rendu en Angleterre au cours de l'été de 1909; il y a prononcé des harangues où il adhérait au principe de l'attachement à l'empire énoncé dans le projet de résolution qu'il avait appuyé au mois de mars 1909. A son retour, il se rendit à Halifax où il prononça un discours énonçant qu'il s'en tenait encore à la politique navale qu'il avait aidé le Gouvernement d'alors à faire adopter. Dans le but de permettre aux honorables membres de cette Chambre d'apprécier l'attitude que prend aujourd'hui la "Gazette" de Montréal, je tiens à lire cet extrait d'un article que publiait ce journal à la date du 15 octobre 1909. Il s'agit du compte rendu du discours prononcé ce jour-là par le très honorable premier ministre, alors chef de la gauche:

A sa dernière session la Chambre des communes a arrêté une certaine politique touchant la défense navale et sur laquelle les deux partis politiques tombèrent d'accord. Elle n'a peut-être pas eu l'assentiment de tous les conservateurs, mais on a cru qu'il était de notre devoir sacré de placer, autant que possible, au-dessus des considérations étroites une question d'une importance aussi vitale et d'une portée aussi grande et de nous élever jusqu'à ce degré de perfection que ces deux partis politiques de la Grande-Bretagne ont voulu atteindre dans les questions de politique étrangère. Reste à voir comment la présente administration appliquera la politique enoncée par la résolution dont je viens de parler. Cependant, un principe, du moins, devrait être reconnu et appliqué, je veux parler de celui d'après lequel ou devrait utiliser notre matière première, le travail intelligent de nos artisans; ou devrait encore arrêter les moyens à prendre pour assurer notre défense navale en tant que cela est possible. A ce propos, ne pouvons-nous pas espérer qu'on finira par donner à l'industrie de la construction des navires au Canada tout l'encouragement qu'elle est en droit de réclamer, et qui lui manque depuis tant d'années L'occasion favorise aujourd'hui la Nouvelle-Ecosse sous ce rapport. La Providence a donné avec générosité à cette province la matière première, les ouvriers et la situation maritime, toutes choses qui sont essentielles non seulement lorsqu'il s'agit de mener à bien un projet de défense et de protection navales, mais encore de résurrection de cette industrie de la construction des navires qui, à une certaine époque, a rendu fameux le nom de la Nouvelle-Ecosse de par le monde entier.

La "Gazette", de Montréal a publié, ainsi que je l'ai dit, le rapport de ce discours le 15 octobre 1909. Le même jour le même journal commentait en termes élogieux et approbateurs ce discours dans un article de la rédaction où l'on s'occupait de ce qu'avait déclaré le très honorable premier ministre. Lisons:

Dans son discours d'Halifax M. Borden a défini clairement le devoir du peuple canadien en ce qui a trait à la défense navale. Le titre de nation implique certaines responsabilités auxquelles nous ne pouvons nous soustraire. L'une de ces dernières, c'est d'arrêter des mesures devant servir à la défense de nos côtes et à la protection de notre commerce. Ces responsabilités ne découlent pas d'une allé-

geance quelconque. Les Etats-Unis, à l'inster de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, sentent qu'il est nécessaire de consacrer beaucoup d'argent à l'organisation d'une marine de guerre efficace et, s'il ne s'opère pas de changements appréciables dans la nature humaine, il n'y a pas lieu d'espérer qu'une puissance de premier ordre se sente en sécurité en déposant les armes.

La Chambre des communes à la session de cette année s'est prononcée virtuellement à l'unanimité sur une déclaration reconnaissant la position du Canada et s'engageant à approuver toute dépense nécessaire destinée à établir une marine canadienne qui coopérerait avec la marine impériale et en sympathie avec l'opinion que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce, à la sûreté de l'empire et à la paix du monde. Cela implique que la contribution canadienne à la défense générale sera une organisation distincte et non pas une partie d'une grande flotte contrôlée dans l'intérêt général par les autorités centrales à Londres.

Ainsi que l'a fait remarquer M. Borden cela n'a pas satisfait les aspirations de tout le monde dans ce pays. Il considérait cependant comme un devoir de placer une question aussi vitale au-dessus des limites de l'animosité politique, et pour atteindre ici, si possible, le type qui depuis plusieurs années a animé les deux partis politiques de la Grande-Bretagne quant aux relations étrangères de l'empire. C'est une position convenable et patriotique à prendre par le chef de l'opposition. On peut croire que le bon sens du peuple et du Parlement servira à arrêter toute proposition de se lancer dans des dépenses navales au delà de ce qu'exige raisonnablement la position du Canada comme partie de l'empire et un grand participant dans son commerce maritime. Le pays a eu des forces militaires depuis un bon nombre d'années. La création d'une force navale ne sera rien autre que le développement de la milice. Ce ne sera pas une affaire dont il faut se réjouir. Cela signifie un fardeau à porter, et un lourd fardeau. C'est un devoir cependant; et le devoir en matières nationales constitue sa propre récompense.

Le journal qui appuyait d'une façon si peu équivoque la politique du très honorable ministre d'une marine canadienne en 1909 a suivi son chef lorsqu'il a abandonné cette politique, et aujourd'hui je crois qu'il est juste de dire qu'il appuie avec autant de zèle la politique d'une contribution qu'il avait appuyé la politique d'une marine canadienne dans l'année que je viens de mentionner. A la suite du discours prononcé par le très honorable ministre à Halifax, en octobre 1909, il parut d'autres articles approbateurs dans d'autres journaux conservateurs par tout le pays. Je ne parlerai pas de chacun d'eux, mais je désire, monsieur le président, citer une phrase ou deux d'un éditorial paru dans le "London Free Press", qui aujourd'hui est presque aussi violent que le "Montreal Star" dans sa dénonciation de ceux qui continuent à appuyer ce qu'il appuyait en 1909. Parlant de ce discours, le "London Free Press" dit:

Le patriotisme se rassemblera plus étroitement autour des navires de guerre constuits au Canada qu'autour des navires de guerre construits en Angleterre. Leur construction coûtera peut-être plus cher dans ce pays, où les facilités ne sont pas aussi complètes, mais ce sera probablement de l'argent bien dépensé.

Maintenant, je désire attirer votre attention sur un ou deux éditoriaux parus dans l' "Evening Journal" d'Ottawa, dans le dernier mois de l'année 1909. Ces éditoriaux furent publiés à raison du fait que dans le mois que je viens de nommer, une campagne était commencée à Ottawa pour l'élection partielle qu'avait rendue nécessaire la démission du premier ministre d'alors, aujourd'hui le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) du siège qu'il occupait pour Ottawa.

Vous vous rappelez qu'ayant été élu aux élections générales de 1908 pour Ottawa et Québec-est, le très honorable député décida de garder le mandat de son vieux comté, ce qui nécessita une élection partielle à Ottawa. A cette époque, la politique navale était constamment passée en revue et discutée dans les journaux du pays, et lorsqu'eut lieu cette élection partielle un candidat indépendant posa sa candidature en la personne de M. J. A. Ellis, à cette époque trésorier de la cité, et aujourd'hui maire d'Ottawa, et l'un de ses représentants à la législature provinciale de Toronto. M. Ellis prit la position que prend aujourd'hui le premier ministre et qui est incorporée dans le bill devant ce comité. Il se déclara en faveur d'une contribution, et je veux faire remarquer que cette élection partielle a été la seule élection faite au Canada dans laquelle la question posée devant le peuple était une politique de marine canadienne contre une politique de contribution. Ce n'était pas la question qui a été discutée dans l'élection qui eut lieu un an plus tard dans le comté de Drummond-et-Arthabaska. Le résultat de cette élection a été réclamé, à bon droit, je crois, comme une victoire pour ceux qui étaient opposés à une marine quelconque, y compris une contribution; mais dans la cité d'Ottawa, M. Ellis, en se déclarant en faveur d'une contribution amena le débat entre une contribution et une politique de marine canadienne.

M. BOYCE: Dois-je comprendre que l'honorable député dise que c'est la seule occasion où la question soumise au peuple dans un comté quelconque était une marine canadienne ou une contribution?

M. MURPHY: J'ai dit que c'était la seule élection dans laquelle la question avait été réduite à une contribution en opposition à une politique de marine canadienne.

L'"Ottawa Evening Journal", un très habile et respectable journal conservateur,

traita, dans son article éditorial, de cette politique énoncée par M. Ellis, le 20 décembre 1909, comme suit:

Dans l'élection qui approche à Ottawa pour le Parlement fédéral, la question navale sera proéminente. Cela résultera de la candidature de M. J. A. Ellis, le candidat indépendant. S'il n'y avait que des candidats, franchement partisans, la question navale n'aurait probablement pas occupé la première place. Jusqu'à présent, les politiques des francs partisans ne diffèrent pas beaucoup. Les deux partis ont accepté à la dernière session le principe d'un service naval canadien. Ni l'un ni l'autre parti ne s'en écarte.

Plus loin, il ajoute:

M. Ellis entretient une opinion différente. Il blâme et combat le projet d'une flotte canadienne. Nous croyons qu'il a tort ; nous sommes d'avis que l'élection de n'importe qui sur ce pied-là serait un malheur pour l'Angleterre.

Le " Journal " dit que son élection sur un programme de contribution serait un malheur pour l'Angleterre; puis l'article continue:

Ce que le Canada doit décider c'est ce que sera une politique durable. Et il n'y a que deux alternatives. L'une, une flotte canadienne. L'autre, un enchaînement de contributions à la marine anglaise. Examinons les deux projets avec toute la concision possible.

Une flotte canadiene signifie une dépense navale constante et méthodique.

Elle signifie la dépense dans notre pays des fonds destinés à la flotte.

Elle signifie l'établissement de chantiers maritimes et d'écoles navales au Canada.

Elle signifie la construction de navires en ce pays, le travail des hommes au Canada, l'acquisition de matériaux ici dans une plus large mesure que s'il en était autrement.

Elle signifie l'encouragement d'autres industries canadiennes.

Elle signifie une poussée imprimée à quelques villes et cités canadiennes.

Elle signifie un nouveau progrès de l'énergie et de l'éducation nationales.

Elle signifie la suppression de causes possibles de froissements contre l'Angleterre. Si l'on prétend que des erreurs ont été commises dans l'emploi des crédits ouverts pour les fins navales ou s'il y a lieu à des critiques, l'Angleterre ne sera pas en cause. La querelle sera nôtre.

D'un autre côté, la tentative d'établier un enchaînement de contributions à la marine d'Angleterre, qui est l'alternative qu'on oppose au projet d'une flotte canadienne, aurait les conséquences suivantes:

1. La dépense des revenus des taxes canadiennes par l'Angleterre chez elle serait une cause incessante d'irritation ici parmi certaines gens contre le lien impérial.

2. Le mécontentement temporaire ou incessant en Angleterre soit ici, ou aux deux endroits, quant à la forme que nous donnerions à nos cadeaux ou quant à la manière dont l'Angleterre s'en servirait ou en disposerait.

3. Pas de continuité ni de méthode dans la dépense. Chaque fois qu'un ministre des Finances canadien trouverait son budget embarrassant, il diminuerait la contribution de deux à trois millions ou la supprimerait entièrement. C'est là l'objection capitale. Elle signifie des prises de bec annuelles au sujet de la question navale, du principe de venir en aide à l'Angletere, de la somme que le Canada devrait donner; des querelles constantes non seulement entre les deux partis politiques ici, mais aussi au sein de chaque parti; des froissements incessants de plusieurs pour l'empire. Ce ne saurait être un bon principe dans l'empire britannique qu'un grand dominion autonome qui en fait partie soulève dans l'arène politique une question annuelle d'un don d'argent à l'Angleterre, de la somme à donner et de l'octroi du don, sans qu'il ait rien à dire au sujet de ce qu'on en fera.

M. LEMIEUX: Cela a du bons sens.

M. MURPHY: Cela en avait alors et en a encore (lisant):

Le "Journal" soutient que le peuple canadien n'est inférieur à aucun peuple de l'histoire sous le rapport de l'amour-propre, de l'habileté et du courage. Le "Journal" sait, du moins, il croit le savoir, parce que des statisticiens experts l'ont déclaré sans être contredits—que le Canada, eu égard au chiffre de sa population, est le pays le plus riche de l'univers. Le "Journal" croit donc que ce pays a la réputation, l'intelligence et la richesse voulus pour faire sa juste part pour le maintien de l'Union Jack dans tout l'univers, et pour la faire sans avoir à compter sur la Grande-Bretagne comme nourrice. Nous ne croyons pas que les Canadiens cherchent un moyen, honteux ou facile de se soustraire à leur devoir envers l'Angleterre, plus que cela de renoncer à leur privilège de sujets britanniques. Et nous sommes convaincus que la plus grande, la plus sûre—la seule sûre—destinée impériale dépend de l'adhésion de chaque grand dominion de l'empire au principe d'une alliance entre les uns et les autres—ni d'un tribut, ni de complications financières. Nous avons confiance que, si seulement les causes de froissements sont amoindries, les influences naturelles du sang, de la langue, de la littérature, des lois et des institutions assureront jusqu'à la fin des temps, la cohésion de l'empire britannique, le Canada compris; que la prétention que, si le Canada avait ses propres forces navales, il serait exposé à la tentation de se séparer de l'empire, est contraire à la vérité—que le danger réel provient de la tentative de mettre les habitants du Canada et de la Grande-Bretagne dans une situation telle que les uns paieraient un impôt aux autres.

Comme cette opinion est de mise lorsqu'on l'applique au projet de loi que nous étudions. Elle fut contredite; aussi le " Journal " est-il revenu à la charge le 21 décembre 1909 dans un autre article de fonds dont je citerai le passage suivant:

Les colonies anglaises primitives d'Amérique et, en définitive, près de la moitié de ce continent ont été perdues pour l'Angleterre par l'idée que l'Angleterre devait dépenser le produit des taxes américaines—principe qu'énoncent ceux qui prétendent maintenant que la coopération du Canada à la défense impériale devrait prendre la forme de dons à l'Angleterre (nous employons le mot Angleterre pour

(Grande-Bretagne uniquement pour éviter la confusion dans le raisonnement) plutôt que celle d'une initiative canadienne.

Lorsque vous le faites observer, on répond généralement: "Oui, mais l'Angleterre soumettait les habitants des colonies américaines à des impôts, contre leur gré". Non, pas contre le gré de tous les habitants—plusieurs étaient consentants. Contre le gré d'une partie seulement. Des historiens tels que Goldwin Smith nous disent que ce n'était probablement que contre le gré d'une minorité. Il existe de bonnes raisons de croire qu'au début de la révolution américaine, une minorité seulement des habitants des colonies avait l'idée de se séparer de la métropole. L'irritation qui précéda l'ouverture des hostilités et la situation qui la suivit furent fatales au lien britannique, quoique plus de la moitié de la population fût fidèle à ce lien, même après l'effusion du sang".

"Mais l'Angleterre ne nous soumet aucunement à des impôts", répond-on encore. C'est vrai, mais si on adoptait le projet de subventions canadiennes à la marine d'Angleterre une partie d'entre nous imposerait au reste, le principe que l'Angleterre doit obtenir et dépenser les produits de nos taxes, et parmi les autres se produirait l'irritation qui s'est produite dans les treize colonies et qui, bien que ne régnant que parmi la minorité, à eu un résultat funeste pour le lien britannique.

L'article se termine ainsi:

L'Angleterre ne commettra plus d'erreurs de ce genre; mais quelques-uns d'entre nous veulent répéter la faute d'envoyer nos taxes en Angleterre, et cette politique produira aussi sûrement la même irritation contre le lien impérial qu'a produite l'ancienne politique il y a cent cinquante ans, bien que peut-être pas aussi violente. Une marine canadienne serait une force pour l'empire, qui irait toujours grandissante et libre de toute complication en ce qui regarde les finances impériales. Une contribution périodique canadienne à la marine impériale n'équivaudrait pas à grand'chose en somme pour le trésor impérial, et aurait l'effet de maintenir ici une agitation et des froissements continus qui pourraient amener finalement la rupture du lien qui nous attache à l'Angleterre.

M. Ellis a été défait, mais je prétend que l'opinion du "Journal" était aussi claire que le langage des autres journaux conservateurs que j'ai cités. Mais je regrette de dire que le "Journal", emboîtant le pas derrière le premier ministre, a abandonné les principes qu'il prêchait en 1909 et il appuie aujourd'hui, quoique avec plus de modération que quelques-uns de ses confrères, la politique des contributions. Le peuple perd confiance dans les journaux qui abandonnent leurs principes et font de telles volte-faces sur les grandes questions publiques. Voilà un des résultats regrettables du changement de politique du premier ministre, et je le répète, c'est faire violence à la conscience publique.

On a mentionné souvent pendant ce débat le nom de la confédération-sœur, l'Australie. Nous avons compromis notre hon-

neur national en ne respectant pas l'entente que nous avions conclue avec elle de coopérer ensemble dans les questions de défense navale. Souvent on compare la politique de l'Australie avec la nôtre. On dit aussi que nous devrions avoir avec elle des ralations commerciales plus intimes. Je partage absolument l'opinion qu'il est éminemment désirable d'avoir des relations commerciales plus intimes avec l'Australie. C'est dans ce but que le Gouvernement a envoyé l'un de ses membres aux antipodes. Les dépêches de ces derniers qui nous viennent d'Australie contiennent des critiques assez sévères parce que le gouvernement canadien a brisé l'entente, et il est tout probable que l'accueil que l'on fera à l'honorable ministre du Commerce sera bien moins chaleureux que si nous avions gardé notre parole. Il est possible que notre envoyé réussisse à conclure quelque convention commerciale avec l'Australie, mais il parait régner beaucoup d'indignation parmi les chefs de l'opinion publique australienne au sujet du projet naval du Gouvernement.

En 1887 l'Australie commença une série de contributions à la marine impériale, à condition que l'Angleterre fournirait une escadre auxiliaire dans les eaux australiennes. L'Australie a versé ces contributions pendant vingt ans, mais elle cessa en 1907, avec le consentement de l'Angleterre, et organisa elle-même une marine. A la conférence navale subsidiaire tenue à Londres, en 1909, entre l'Angleterre, le Canada et l'Australie, on discuta de nouveau les bases d'une coopération navale entre le Canada et l'Australie. Deux ans plus tard, en 1911, les représentants du Canada eurent une autre conférence à Londres avec les représentants de l'Australie, et ils tracèrent un plan de coopération des flottes de l'empire, en temps de paix comme en temps de guerre. Les représentants de l'empire à cette conférence reconnurent l'autonomie de ces deux confédérations, et aussi leur maîtrise sur leurs propres flottes. Ce plan délimitait les mers sur lesquelles le Canada et l'Australie entreprenaient de protéger l'empire. D'après ce plan la part de l'Australie consistait dans la partie sud de l'océan Pacifique qui touche au continent australien, et le Canada avait en en partage la moitié ouest de la partie nord de l'océan Atlantique et la moitié est de la partie nord de l'océan Pacifique. Il était stipulé aussi qu'en temps de guerre, si les deux pays mettaient leurs flottes à la disposition de l'amirauté, elles y resteraient pendant tout le temps de la guerre, ce qui aviverait l'unité de commandement et d'action. Ce plan fut très commenté et universellement approuvé. Voici ce qu'en disait le "London Times" l'organe du parti unioniste anglais:

En y mettant de la bonne volonté de part et d'autre et en se faisant des concessions mutuelles on est parvenu à résoudre, et, à notre avis, à bien résoudre et avec sagesse, l'importance et extrêmement difficile problème de combiner une autonomie locale complète en temps de paix avec une solidarité organique de tradition d'esprit, d'exercice et de discipline en tout temps, et une unité absolue de direction stratégique et de commandement, lorsque les colonies seront prêtes à mettre leurs forces navales à la disposition du gouvernement impérial. Quelques-uns diront peut-être que cette restriction vicie tout le plan et lui enlève beaucoup de son efficacité; mais nous sommes d'un avis absolument contraire. Nous avons pleine et entière confiance dans le patriotisme de ces dominions; la condition insérée dans le mémoire n'est que l'expression de la doctrine reçue, qu'il leur appartient exclusivement, et en aucune façon au gouvernement impérial, de déterminer la part, grande ou petite, que ces pays devront prendre dans une guerre de l'empire, lorsque cette part n'aura pas été déterminée par l'action de l'ennemi... Les marines des colonies, tout en étant locales et distinctes, seront véritablement, en vertu des dispositions du mémoire, des parties organiques de la marine impériale. Elles auront le drapeau commun de la marine royale. Elles seront régies par les règlements du roi, et sous la direction de l'amirauté et la loi de discipline navale...

Pris dans son ensemble, le mémoire est une solution bien conçue et éminemment pratique du très difficile problème d'amener trois forces navales—peut-être plus à l'avenir—qui doivent être sous des administrations séparées, en relations si intimes et organiques que, même en temps de paix, les avantages d'une seule flotte impériale seront jusqu'à un très grand point assurés, et en temps de guerre, une flotte impériale, une et indivisible en direction et contrôle et instinct, sous une commune inspiration et discipline, viendra automatiquement en existence, subordonnément seulement à l'autonomie établie et à la discrétion des différents dominions concernés.

Dans cette déclaration du "London Times" vous avez l'approbation la plus complète possible de la convention faite en 1911 entre notre pays et l'Australie. Le présent Gouvernement s'est écarté de cette convention et elle sera complètement anéantie si le bill actuellement devant la Chambre devient loi. L'Australie, d'un autre côté, pousse la construction de sa flotte.

Relativement à ce manque de foi de la part du Canada dans sa convention avec l'Australie, il a paru dans le "Winnipeg Free Press" du 10 février dernier un article qui contient quelques extraits exprimant les opinions qui prévalent en Australie et en Angleterre sur ce sujet. Il avait pour titre "Canada et Australie". Il est ainsi conçu:

Le "Sydney (Australie) Morning Herald", dans un récent numéro, disait:

Nous ne désirons pas intervenir dans les discussions politiques des co-dominions, mais nous pensons que la seule manière satifaisante pour le Canada de s'unir pour la défense du Pacifique est l'établissement d'une escadre locale qui coopérerait avec les autres forces impériales dans le Pacifique. La question du contrôle de ces contingents est des plus importante, mais la solution n'est pas difficile, puisqu'il y a une disposition générale à accepter l'avis de l'amirauté d'utiliser les navires disponibles du mieux possible et avec le moins de retard en cas de besoin.

Le Canada n'est-il pas tenu en honneur par les conventions conclues en 1909, et ratifiées en 1911, de mettre une force navale sur le Pacifique pour coopérer avec l'Australie si besoin était?

Que la situation ait été changée par la répudiation virtuelle par le Canada d'une obligation volontairement entreprise voilà qui est reconnu par le "London Times", qui demande avec instance une autre conférence impériale sur la défense.

Le "Times" dit:

Le besoin d'une conférence est grandement renforcé par le fait que tous les membres de la dernière conférence, excepté l'Australie, se sont tacitement écartés des principes de la politique qui y avaient été posés. L'Australie a construit une escadre qui lui est propre et avec suite depuis trois ans. Elle y a été engagée pour mettre en partie à exécution un projet auquel devaient prendre part l'amirauté elle-même et les autres dominions. Tout a été mis de côté à l'exception de la partie qui concernait l'Australie. Les conditions internationales et le rapide développement qui précède toujours la pensée navale, ont entièrement fait disparaître les idées de 1909. Nous ne querellons pas l'amirauté pour cela.

La responsabilité de la rupture de la convention de 1909 ne repose pas en premier lieu sur l'amirauté; il n'est donc pas nécessaire de lui chercher querelle pour cela.

Le programme de 1909 a été établi par le gouvernement de la mère patrie et les gouvernements des dominions, malgré la déclaration de l'amirauté qu'au strict point de vue naval, une seule marine pour l'empire tout entier était des plus désirables. Malgré cela, les parties à la conférence, pour des motifs nationaux et politiques, se sont décidés en faveur d'une politique de marines fédérales devant coopérer les unes et les autres à la défense de l'empire. La responsabilité première de la rupture de cette convention repose sur le Canada. Cette trahison de l'engagement que le Canada avait pris vis-à-vis les autres dominions—l'Australie en particulier—a été une partie du prix que M. Borden a payé pour obtenir le pouvoir. Il a dû rejeter la politique navale des libéraux pour s'assurer de l'appui de M. Bourassa et des nationalistes.

L'Australie, sur la foi de cette entente faite en 1909, s'est lancée dans un programme naval qui comporte une dépense ultime de plus de quatre-vingt mille livres; et elle trouve maintenant que le Caanda recule devant ses engagements.

L'état actuel de l'opinion publique en Australie sur le sujet est indiqué dans cette dépêche, que mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) a déjà citée, je crois, et qui a été publiée dans le "Winni-

peg Free Press" le 3 mars. Elle est datée de Melbourne le 2 mars. Cette dépêche contient un rapport des discours prononcés à l'ouverture d'une nouveau collège naval en Australie. La dépêche, en partie, ainsi conçue:

La déclaration qui a été faite qu'un Australien ne ferait pas un bon marin serait écartée pour toujours; autant que nous le savons, l'Australien réussit dans tout ce qu'il entreprend.

Le sénateur Pearce, le ministre de la défense, qui parla aussi, déclara que le gouvernement avait décidé que tout en construisant sa marine, il n'arrêterait pas ses efforts à la seule construction de navires.

Il était aussi parfaitement compris que le pays devrait aussi entreprendre de fournir des équipages aussi bien que la construction des navires.

L'Australie pourrait peut-être fournir cent navires à la marine britannique, mais alors la Grande-Bretagne n'en sera pas plus riche si elle ne peut trouver des hommes pour les équipages de ces navires. En terminant, le sénateur Pearce déclara que l'Australie faisait honnêtement tout ce qu'elle pouvait pour ajouter un nouveau centre de force à l'empire britannique.

Commentant ce discours et ce qui s'était fait lors de l'inauguration du collège naval de l'Australie, le "Winnipeg Free Press", le même jour, 3 mars, disait dans un petit article éditorial:

La cause de l'Australie contre le Canada pour manque de foi est brièvement exposée comme suit:

En mars 1909, le Parlement du Canada se prononça unanimement en faveur de la politique d'une marine canadienne.

Au mois de juillet suivant, les délégués des divers dominions britanniques se réunirent à Londres, et de concert avec l'amirauté formulèrent un programme étendu de défense navale impériale aux termes duquel l'Australie et le Canada consentirent à mettre des forces navales sur le Pacifique.

Comme suite à cette convention, l'Australie et le Canada prirent les devants de la chose.

Durant l'été de 1911 eut lieu à Londres une autre conférence, à laquelle prirent part des délégués de tous les dominions; et de nouveau, de concert avec l'amirauté, les règlemnts par lesquels les marines des dominions devaient être administrées furent déterminées. Le Canada et l'Australie furent parties à cet arrangement.

Maintenant, et après que l'Australie a inauguré un programme naval considérable, le Canada abandonne la politique d'une marine fédérale, et adopte une politique de contribution à la flotte de la mer du Nord.

Est-ce que le sénateur Pearce n'est pas justifiable de faire des reproches au Canada?

Celui dont on veut parler dans cet éditorial, et dont le nom est paru souvent dans les dépêches d'Australie au cours de la discussion de cette affaire navale, a été vivement critiqué par divers journaux appuyant ces honorables députés de la droite; et il a jugé à propos, il y a quelque temps, de parler de ces critiques. Un résumé de ce qu'il a dit a été télégraphié aux journaux de ce pays, et je désire donner lecture d'un ou deux paragraphes:

Lors de la conférence de l'amirauté en 1909, a dit le ministre, un mémorandum a été soumis, demandant avec instance l'établissement d'une flotte sur le Pacifique, et l'on proposa que le Canada, l'Australie et l'amirauté britannique contribuassent respectivement une unité à cette flotte. La flotte d'Australie fut alors définis et finalement l'on arrêta qu'elle serait équipée et contrôlée par le Commonwealth.

C'est là ce que nous voulons faire actuellement, et la déclaration émanant de certains intérêts dans le Dominion du Canada que l'amirauté a proposé une flotte et un contrôle à la conférence impériale est entièrement inexacte.

Je dois déclarer catégoriquement que l'amirauté ne s'est jamais opposée à la proposition que l'escadre du Pacifique devrait être sous la haute main de l'Australie et appartenir au Commonwealth.

En ce qui concerne la déclaration émanant du Canada que l'amirauté, lors de la conférence de 1911, avait dit qu'une flotte dirigée par un dominion serait embarrassante, voici comment s'est exprimé le sénateur Pearce:

Semblable déclaration n'a jamais été faite par l'amirauté. Non seulement n'a-t-elle pas laissé entendre qu'une escadre serait embarrassante mais elle a considéré l'offre du Commonwealth comme étant un secours substantiel.

Le ministre de la défense d'Australie, parlant comme homme public dans ce pays, a absolument nié que l'amirauté eût proposé une flotte et un contrôle à la conférence impériale de 1911. D'après ces extraits, le comité sera en mesure de se former une opinion des vues de l'Australie actuellement, au sujet de ce pays et au sujet de l'abandon par le Gouvernement actuel du pacte si solennellement consenti en ce qui concerne la défense navale. Me rendant compte de ce que doit être cette opinion, je répète que nous ne devons augurer rien de bon du succès de la mission commerciale de notre honorable ami le ministre du Commerce (M. Foster) quand il aura à traiter avec ces hommes publics d'Australie, qui prennent si fortement à cœur notre manque de foi nationale au sujet de la convention intervenue pour coopérer à la défense navale.

J'en arrive maintenant au troisième résultat, à venir jusqu'à présent, de l'abandon par le très honorable premier ministre de ses principes au sujet de la défense navale; je veux dire que cela a affaibli notre respect pour l'administration britannique et pour certains hommes publics de là-bas. Je ne saurais donner un meilleur exemple de l'étendue du mal qu'en référant aux lettres qui ont alimenté la discussion, non seulement cet après-midi, mais pour ainsi dire depuis qu'elles ont été dépo-

sées sur le bureau de la Chambre par le premier ministre, assez tard dans la soirée de lundi dernier, pour la plus grande joie des modistes et couturières de cette ville qui avaient organisé en cette circonstance une exposition. Cette correspondance ne pouvait avoir qu'un seul objet, et cet objet, je l'affirme, était de dégrader le Canada aux yeux du monde en montrant que les Canadiens ne peuvent ni construire ni équiper des navires. Pourquoi le premier ministre a-t-il jugé nécessaire de s'enquérir du coût de construction d'unités de combat dans la Grande-Bretagne? Il ne nous propose pas même de construire une seule unité. Pourquoi donc a-t-il ugé nécessaire de s'enquérir du coût d'unités de combat ! Il ne saurait y avoir qu'une raison à cela. Il n'avait pas besoin de ces chiffres pour aucune politique dont il est l'initiateur; il désirait avoir ces chiffres pour la seule fin expresse de discréditer l'homme qui propose de construire des unités de combat au Canada. Eh bien, cette correspondance me paraît avoir très mauvais air. Si vous voulez bien y référer, vous remarquerez qu'elle s'est ouverte deux jours après que le très honorable leader de l'opposition eût présenté son amendement à la Chambre pour la construction de deux unités. Par conséquent, à l'époque où le le premier ministre se mettait en communication avec le premier lord de l'amirauté, ce très honorable monsieur avait connaissance des politiques des deux partis en ce pays, et connaissant tout cela il s'est prêté au dessein de dresser un acte d'accusation contre le pays afin de démontrer que les Canadiens sont à la fois incompétents et lâches. Il importe peu qu'il ait écrit ces lettres ou qu'il les ait seulement inspirées. Je dis que la correspondance prouve qu'il s'est délibérément prêté au projet du premier ministre de dresser un acte d'accusation contre le peuple canadien afin de démontrer que nous sommes à la fois incompétents et lâches; incompétents, parce que, ainsi qu'il est dit dans cette correspondance, nous ne pouvons pas construire des navires, et des lâches parce que, ainsi que le dit encore cette correspondance, nous ne voulons pas nous enrôler dans le service. Quand le très honorable Winston Churchill a cru rendre service au premier ministre du Canada en dressant un acte d'accusation contre le peuple de ce pays, il a oublié un moment ce que disait Edmund Burke, quand il s'est écrié: "Vous ne pouvez pas mettre une nation au pilori". Le premier lord de l'amirauté nous a pris pour des colons. Et cela, après tout, n'est pas surprenant, si on veut bien se rappeler quelles occasions il a eues de nous juger l'été dernier. Après sa rencontre avec les ministres qui étaient allés en Angleterre l'été dernier, je ne fus pas surpris d'apprendre la nouvelle annoncée par le premier lord de l'amirauté lui-même qu'il allait venir au Canada sur un cuirassé d'escadre, qu'il allait remonter le Saint-Laurent avec son navire, et qu'il donnerait aux populations des deux côtes une démonstration de sa puissance, afin de préparer peu à peu les colons de ce pays à la réception pacifique de la politique navale de ce Gouvernement. Comme Canadien, je regrette, et cela extrêmement, que le premier lord de l'amirauté se soit désisté de son projet de venir ainsi s'offrir en spectacle l'automne dernier. S'il l'avait fait, le peuple de ce pays lui aurait donné d'avance une preuve de la conséquence inévitable que devra avoir la politique de contribution, et l'opposition qu'il aurait soulevée par tout le pays par une visite aussi sensationnelle nous aurait rendu plus aisée la tâche de nous opposer à la présente mesure. En réalité, si le premier lord de l'amirauté n'avait pas été empêché de donner suite à son intention, et s'il était venu en ce pays sur un cuirassé d'escadre ainsi qu'il avait dit qu'il le ferait, je doute beaucoup que ce bill eût jamais été soumis au Parlement. Mais, étant donné ce qui s'est passé, et étant données les relations entre le premier ministre et le premier lord de l'amirauté, nous, les membres du parti libéral du Canada, serions indignes des hommes de '37 si nous ne ressentions pas vivement les calomnies lancées par M. Churchill contre le caractère et l'habileté du peuple du Canada.

En vérité, monsieur le président, en son essence, la position prise par M. Churchill dans cette correspondance est tout simplement une résurrection du "chamberlainisme", et cela sous sa pire forme et la plus insultante. Vous vous rappelez que quand M. Chamberlain a inauguré sa politique, la politique qui est aujourd'hui connue sous le nom de réforme du tarif, il enrôla dans les rangs de son nouveau parti plusieurs Canadiens, dont, entre autres, J. W. Bengough, l'éminent caricaturiste de Toronto. M. Bengough se rendit en Angleterre pour prêter aide à la nouvelle politique et au nouveau parti avec son crayon. Mais il ne lui fallut que fort peu de temps pour s'apercevoir à quoi tendait cette nouvelle politique, qui visait à la destruction des manufactures canadiennes. Notre affaire, paraît-il, n'était pas de manufacturer. Nous devions seulement fournir la matière brute à M. Chamberlain et à ses amis, et c'était à eux de se charger de la fabrication. Aussitôt que M. Bengough eût découvert en quoi consistait le "chamberlainisme", il se détacha du parti, revint au Canada et, comme un loyal Canadien, il exposa M. Chamberlain et sa politique dans les journaux du Canada. Et c'est pourquoi je dis que la position prise par M. Churchill dans la correspondance déposée sur le bureau de

la Chambre n'est tout simplement qu'une résurrection du " chamberlainisme ", car, lui aussi, ce qu'il propose c'est que nous ne nous mêlions pas en ce pays de construire des navires.

Le premier ministre nous a laissé entendre, et cela à deux reprises—le 3 mars et le 10 mars, pour être spécifiques—que cette correspondance était confidentielle. J'ai parcouru tout cela avec le plus grand soin, et je ne vois nulle part la mention "confidentielle". Cette mention n'apparaît dans aucune des lettres ni dans le memorandum. On ne voit rien dans cette correspondance qui indique qu'elle soit confidentielle. Je vois plutôt le contraire, parce que la lettre qui a donné lieu à cette correspondance énonce expressément qu'il voulait une réponse qui pourrait être au besoin rendue publique si la nécessité s'en faisait sentir. Alors, pourquoi le premier ministre est-il venu dire en cette Chambre, au moins en deux occasions, que cette correspondance était confidentielle? Cette déclaration a-t-elle été faite par le premier ministre parce qu'alors il prévoyait que si cette correspondance était produite au grand jour elle soulèverait la tempête d'indignation dont nous sommes témoins depuis qu'elle a été déposée sur le bureau de la Chambre. Je dois dire que, eu égard aux circonstances de la chose, cela m'a tout l'air comme si c'était là la raison. Et je suis d'accord avec mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) quand il dit que la seule raison pour laquelle la correspondance a été enfin produite était que le premier ministre se rendait compte de la position désespérée en laquelle lui et son parti se trouvaient à cause de cette police, et qu'il croyait qu'il pourrait peut-être sortir de cette position en produisant cette correspondance; c'est-à-dire que peut-être des membres de la gauche seraient intimidés par le prestige attaché au nom du très honorable Winston Churchill. Il a piteusement échoué, si telle était là son intention. Nous connaissons le passé de M. Churchill, avant que cette correspondance eût été produite. Nous savions ce qu'il en était non seulement par les dépêches du câble, mais aussi par certaines notices écrites sur le compte de M. Churchill par des hommes qui s'étaient associés politiquement avec lui dans la mère patrie. J'ai en ce moment par devers moi une de ces notices. Je n'ai pas dessein de vous en lire le moindre extrait. Mais il y a sur la couverture une ligne très suggestive dont je puis donner lecture. Le titre de la brochure est "Winston Churchill's New Part", et l'auteur signe du nom de Young Scot. Le distique que je veux citer est celui-ci:

A merciful providence fashioned him hollow
The better he might his principles swallow.

M. MURPHY.

Vous avez là, dans ce distique, une idée de l'opinion d'une partie très notable de la population de l'Angleterre à l'égard du présent premier lord de l'amirauté.

J'en arrive maintenant à cette correspondance. Nous avons d'abord la lettre du 18 décembre 1912, écrite par le premier ministre à M. Churchill, et dans laquelle il dit:

On m'a fait remarquer que la construction de gros navires de guerre du type le plus moderne était entourée de grandes difficultés dans la période des débuts, et que le coût en était excessif.

Qui a pu dire cela au premier ministre? Son collègue le ministre des Travaux publics lui a-t-il glissé dans l'oreille que s'il pouvait amener M. Churchill à lui dire quelque chose au sujet des difficultés entourant les débuts de la construction et le coût excessif, il aurait là des arguments très précieux dont il pourrait se servir contre ses adversaires politiques dans les débats? Si ce n'est pas cela, alors j'estime que le premier ministre devrait dire à ce comité quelle est la personne qui l'a ainsi conseillé. Mais, quant à ces difficultés qu'on a fait ressortir, sont-elles vraiment plus grandes que celles qui accompagnent le début de toute entreprise importante? Le coût est-il aussi plus excessif que celui de toutes grandes entreprises similaires à leurs débuts? Il n'y a rien qui nous démontre que les faits puissent être différents pour la construction des navires.

Si ce n'était pas trop abuser de votre bonté, je désirerais là-dessus quelqus renseignements dont je pourrais au besoin me servir.

En ces matières, M. Churchill est un sage qui entend à demi-mot, et bien qu'il soit possible qu'il n'ait pas reçu d'autre correspondance que cette lettre, le premier ministre lui laissait suffisamment entendre quelle sorte de lettre pourrait faire son affaire dans la présente occasion. Le 23 janvier 1913, M. Churchill envoya sa réponse, accompagnée d'un memorandum. Ce memorandum contient quelques énoncés extraordinaires, ainsi que l'ont fait remarquer cet après-midi l'honorable député de Yarmouth (M. Law) et l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Le memorandum continue:

Le cuirassé d'escadre d'aujourd'hui est le résultat d'évolutions graduelles et de longues années d'expérience. C'est un assemblage de machines compliquées, et le blindage, les canons, les montures et les machineries exigent tout un outillage spécial et considérable d'une nature très dispendieuse, afin de pouvoir faire face aux changements continuels dans les modèles et la fabrication.

Nous avons bon nombre d'outillages dispendieux au Canada, et nous savons en quoi ils consistent. Ils ont été installés

en ce pays, et leur coût n'a effrayé personne. Tout au contraire, cela nous a portés à entreprendre davantage, quand nous nous sommes rendu compte de ce qui pouvait être accompli par leur entremise. Le memorandum dit encore:

En outre de cela, la construction d'un cuirassé d'escadre, pour lequel on emploie surtout l'acier doux à haute tension, exige l'emploi de riveurs et d'ouvriers spéciaux. Il est difficile d'avoir ces ouvriers dans la Grande-Bretagne, et il y a lieu de croire qu'il s'écoulerait beaucoup de temps avant qu'un nombre suffisant d'ouvriers compétents de cette nature pût être obtenu au Canada.

Ce paragraphe a été discuté cet après-midi et a donné lieu à une prise d'armes entre le premier ministre et quelques honorables députés de la gauche. Mon honorable ami de Pictou a déclaré qu'il y avait au moins une centaine de ces riveurs dans sa circonscription, et d'autres députés ont déclaré la même chose. Mais, si ridicule que pût être l'énoncé de ce memorandum au moment où la discussion a commencé, cela devint positivement grotesque quand nous entendîmes l'honorable représentant de Hastings-est (M. Northrup). Il nous a dit que quand un navire venait de la Grande-Bretagne, les rivets tombaient d'eux-mêmes par centaines, et qu'il fallait envoyer les navires en réparation là-bas. Il voyait là sans doute un argument contre l'emploi de riveurs au Canada, ou il a dû voir là quelque raison militant contre l'entraînement de riveurs au Canada. S'il est vrai, ainsi que l'a exposé mon honorable ami, que quand un navire vient d'Angleterre au Canada les rivets s'en détachent par centaines et qu'il faut le mettre en bassin de radoub pour y être réparé, quels sont les ouvriers qui remplacent ces rivets? Ne sont-ce pas des ouvriers canadiens, et alors que pouvait-il y avoir de si prestigieux dans le fait d'avoir rivé ces rivets? J'oserais dire que si ces rivets se sont détachés, cela devait indiquer un piètre travail au moment de la construction, et que, si ces navires avaient été construits au Canada, les rivets seraient restés en place durant le voyage du Canada en Angleterre. Mais si la chose est exacte, c'est là la raison la plus péremptoire pour laquelle nous devrions nous mettre à augmenter le nombre des ouvriers compétents au Canada. Le premier ministre nous a dit qu'actuellement il n'y avait pas assez de riveurs dans la Grande-Bretagne. Selon moi, cela serait un autre motif également péremptoire qui devrait nous engager immédiatement à augmenter leur nombre en commençant à construire des navires au Canada, et en donnant de l'emploi à des riveurs et à leurs apprentis qui deviendraient experts en ces sortes d'ouvrages. Un autre paragraphe est comme suit:

Pour la construction des blindages, il faut de hauts-fourneaux à acier, de puissants laminoirs, des machines à planer, des appareils de carburation, etc., pouvant travailler des poids de 150 tonnes en une seule fois.

Dans tout ce memorandum, on parle de poids de 150 tonnes. Apparemment l'auteur pense que personne au Canada n'a jamais songé à construire une grue ou toute autre machine pouvant tenir tête à des poids de 150 tonnes, bien que cela se fasse constamment dans quelques-unes des plus grandes usines du Canada. Ce poids de 150 tonnes paraît être, aux yeux de l'auteur de ce document, le comble de l'impossibilité au Canada.

En outre, le traitement spécial pour obtenir la qualité voulue de blindage demande des experts spéciaux qui ne se sont jamais occupés d'autre chose. On ne pourrait pas obtenir ces hommes au Canada.

Je tiens de bonne source, sur la foi d'excellentes autorités, que nous avons actuellement de ces hommes au Canada. Laissez-moi vous faire observer qu'il y a vingt-cinq ans nous n'avions ni wattmen ni chauffeurs au Canada, et qu'aujourd'hui nous en avons des dizaines de mille. Dans un autre paragraphe, je lis ce qui suit:

Pour la fabrication des canons, il faut de puissants tours, des machines à aléser et à trépaner, des machines à envoulement, ainsi qu'un puissant appareil de forge et des installations pour le trempage à l'huile. Il faut aussi des grues d'une force extraordinaire, et tout cela devra pouvoir être en état de recevoir des poids allant jusqu'à plus de cent tonnes. Les hommes qui font ce travail spécial font pour cela un apprentissage tout particulier et il serait impossible de les trouver au Canada.

Je nie cela. Il y a beaucoup de ces ouvriers actuellement au Canada. La construction des canons et des autres pièces dont on parle dans ce paragraphe ne constitue qu'une branche de la construction des navires de guerre. Même si nous ne pouvions pas construire ces pièces au Canida, nous pourrions les commander dans quelque établissement qui en fait une spécialité et les acheter, absolument comme le fait l'amirauté en Angleterre pour les navires qu'elle construit. Le memorandum continue ainsi:

Pour la construction de montures de canons, qui demandent l'emploi de pièces de forme irrégulière pesant de 50 à 100 tonnes, et qui exigent aussi un traitement spécial de l'armure, il faut un outillage spécial pour les plaques. Les machines hydrauliques et électriques pour ces montures sont toutes d'un modèle spécial et compliqué, demandant des connaissances spéciales, et leur maniement ne peut être confié qu'à des établissements ayant en ces matières de longues années d'expérience.

Ce paragraphe ne révèle rien qui puisse nous empêcher de faire les mêmes ouvra-

ges au Canada. En réalité, même, nous sommes fort en avant de l'Europe en ce qui concerne les machines hydrauliques et électriques. La grande république voisine a probablement fait plus de progrès en ces matières qu'aucun autre pays du monde, et ce que nous n'avons pas pu faire nous pourrions l'accomplir en prenant des leçons de nos voisins. Le memorandum dit encore:

La construction des machines motrices, tout en demandant un traitement spécial, ne présente pas d'aussi grandes difficultés que celles des blindages, des canons et des montures.

Tout en admettant cela, l'auteur de ce memorandum continue à accumuler les obstacles pour nous empêcher d'entrer dans la voie de ces constructions au Canada.

Dans les chantiers mêmes, l'installation de puissantes grues et de leurs accessoires pour la contruction d'un navire, disons de 27,000 tonnes, n'est pas une petite affaire; et l'installation des cales de construction pour recevoir un semblable poids demande un examen approfondi en ce qui concerne le choix d'un emplacement, la nature du sol pour les cales de construction, ce qui fait que les chantiers actuellement existants pourraient ne pas être adaptés à ces fins.

Ce paragraphe a été discuté au long cette après-midi par l'honorable représentant de Saint-Jean, qui l'a tourné en ridicule comme il le méritait.

En ce qui concerne la construction de navires à l'étranger, l'Autriche-Hongrie a développé considérablement ses ressources en construisant deux grandes cales de construction à Fiume. La chose avait été projetée en 1909. Ces cales furent installées en 1911, et la construction des premiers cuirassés y fut commencée en janvier 1912. La presse autrichienne annonce que la date d'achèvement des travaux est en juillet 1914, mais qu'il est probable qu'il y aura un délai de quelques mois avant que tout soit terminé.

Je prétends que ce paragraphe devrait nous inciter à faire la même chose. La même remarque s'applique aussi à ce que nous dit le memorandum au sujet des chantiers de marine de Ferrol et de Carthagène. Ce paragraphe contient un argument à l'appui de la position que nous prenons et à l'encontre de la position prise par le premier ministre. On nous parle encore dans ce memorandum du coût des installations pour la construction des navires qui, nous dit-on, est approximativement de £15,000,000. Cela a aussi été discuté par mon honorable ami de Saint-Jean cette après-midi, et l'absurdité de tout cela nous a été démontrée quand il a comparé cet énorme coût avec celui du chantier d'Elswick qui, d'après ce même memorandum, a été terminé pour un déboursé de seulement £750,000. Alors, le paragraphe devient significatif:

M. MURPHY.

Une pareille dépense ne pourrait être justifiable qu'en supposant que le Canada ait l'intention de se lier à un programme continu de constructions navales, à la manière dont la chose se pratique dans les plus grands chantiers de marine de la Grande-Bretagne et de l'Europe.

Apparemment, il y a là quelque chose qui ne saurait venir à la pensée de celui qui a rédigé ce mémorandum.

Cela, je le demande, pourquoi le Canada ne le ferait-il pas? L'auteur de ce document est manifestement d'avis qu'il ne convient pas que notre pays s'aventure dans une entreprise de cette envergure. Sa manière de voir à cet égard ne fait que corroborer l'observation que je faisais en commençant, c'est-à-dire qu'en rédigeant ce document ou en assumant la responsabilité, le premier lord de l'amirauté a pris une attitude qui tend tout simplement à nous ramener au chamberlainisme. Si l'opinion que M. Churchill énonce dans cette correspondance avait prévalu au Canada on n'aurait pas abattu la forêt pour faire place au laboureur, le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien n'auraient jamais été construits. Ces grandes œuvres qui, de même qu'une multitude d'autres, témoignent de l'intelligence et de l'esprit d'entreprise du peuple canadien, réfutent on ne peut mieux les arguments stupides et injurieux qui parsèment le mémorandum et la correspondance. Mais la réfutation la plus victorieuse se trouve dans un discours de M. Asquith à la conférence impériale de 1911. M. Asquith est en faveur de la coopération et M. Churchill de la centralisation. Dès le début de ses observations, il disait qu'au commencement du règne de la reine Victoria il existait pour le problème colonial deux solutions brutales et rapides. L'une, c'était la centralisation, disait-il; quant à l'autre il la désignait, faute d'appellation meilleure, sous le nom de désagrégation. Et il ajoutait:

Après soixante-dix années d'évolution impériale, on peut dire avec assurance que ni l'une ni l'autre de ces solutions ne jouit plus de la moindre faveur, pas plus en Angleterre que dans les colonies autonomes de l'empire. Et de même que l'on s'est aperçu que la centralisation était de plus en plus absurde, de même on s'est rendu compte que la désagrégation devenait chose de moins en moins possible. Chacun de nous, qu'il habite le Royaume-Uni ou quelqu'une de ses grandes colonies, est et entend rester maître chez soi. Telle est, en ce pays aussi bien que dans toutes les possessions britanniques, l'essence même de notre politique.

Telle n'est pas, cependant, la manière de voir du premier lord de l'amirauté. Ce langage mérite d'être consigné en chaque partie de l'empire comme représentant les

relations réelles qui existent entrent la mère patrie et ses possessions d'outre-mer. M. Asquith poursuivait:

D'autres empires ont déjà existé qui, comme le nôtre, étaient vastes, populeux, riches en biens matériels et offrant un terrain fertile à la culture des arts, des sciences et de la littérature. Mais ce qui distingue notre empire de ceux-là, ce sont certains traits particuliers et prédominants. Au point de vue extérieur, il se compose de nations qui, géographiquement, ne sont ni voisines ni même rapprochées les unes des autres, qui offrent la plus grande variété sous le rapport du climat, du sol, de la population et de la religion; et même au sein des colonies qui jouissent d'une complète autonomie, et qui sont représentées ici, il ne tire pas sa force d'unification et de cohésion de la seule identité de race ou de langue. Cependant, nous voyons ici une organisation politique qui, par le seul fait de son existence, écarte toute possibilité de conflit armé entre des populations représentant à peu près le tiers de la race humaine. Dans des états dont la position offre d'aussi grandes différences, il existe et doit exister une infinie variété des méthodes constitutionnelles, d'institutions et d'idéals sociaux et politiques. Mais arrêtons-nous un instant à cette partie de l'empire aujourd'hui représentée à cette conférence; que possédons-nous en commun qui fait que, en dépit de toute diversité de conditions extérieures et matérielles, nous ne formons qu'un? Dans les parties autonomes de l'empire britannique, il existe deux choses sans exemple dans l'histoire des grandes fédérations politiques. C'est tout d'abord le règne de la loi; partout où elle se manifeste, la volonté du roi est le symbole et la messagère non pas d'une autorité arbitraire, mais de droits communs à tous les citoyens, de droits que les tribunaux du pays peuvent faire reconnaître et rendre effectifs.

Voici maintenant le point sur lequel je veux surtout appeler l'attention:

Vient ensuite l'union de l'autonomie du pays—autonomie absolue, sans restriction, complète—à l'attachement à un chef commun, au prêt d'un concours libre et spontané dans l'intérêt général et pour les objets communs, et, dois-je ajouter, à une direction commune, soit aux Indes, dans les colonies de la Couronne, dans les protectorats ou même dans les limites de notre propre territoire, des intérêts et des destinées de ceux de nos frères qui ne jouissent pas encore pleinement ou ne jouiront peut-être jamais de l'autonomie en matière de gouvernement.

Dans ce même discours, M. Asquith faisait allusion comme suit au sujet qui nous occupe en ce moment:

Il y a deux ans, nous conformant à la première résolution de la conférence de 1907, nous convoquions ici, à Londres, une conférence auxilaire, que j'eus l'honneur de présider, pour étudier la question de la défense. Les résultats obtenus ont une vaste portée—notamment en ce que le Canada et l'Australie ont inscrit à leur programme l'établissement de flottes fédérales.

Plus tard, au cours des délibérations de la conférence, quand sir Joseph Ward, de la Nouvelle-Zélande, eût proposé l'établissement d'un régime de centralisation, M. Asquith lui posa certaines questions indiquant qu'il considérait une contribution comme le contraire de la décision prise par le Canada et l'Australie de se doter de leur propre marine de guerre. A certain moment, il fit cette observation:

Le Canada ne nous a jamais donné de contribution navale. Et nous n'avons jamais tenté d'en exiger. Certes, nous savons mieux que cela ce que nous avons à faire.

L'attitude de M. Asquith est diamétralement opposée à celle de son collègue, et son opinion est celle de la majorité de la population du Canada et de l'empire. On a plus d'une fois qualifié, dans ce débat, de séparatiste la marine canadienne, bien que l'on eût réfuté cette allégation en citant l'opinion énoncée par le premier ministre en 1909.

Il en fut de même du péril allemand, qui est tout aussi illusoire que l'autre allégation est dénuée de fondement.

Au mois d'octobre dernier, il s'est tenu à Londres une conférence désignée sous le nom de "conférence de l'entente anglo-allemande", à laquelle assistaient les membres des deux conseils des églises associées des deux pays, conseils formés dans le but de maintenir des relations amicales entre les deux peuples. Le conseil britannique se compose d'hommes d'église et d'hommes d'Etat marquants, de chefs politiques, d'artistes et de savants de distinction, et le résultat des délibérations de cette conférence a été publié dans une brochure intitulée "The Peace Maker". On voit par les discours qui se firent à cette conférence que c'était à qui, des Allemands et des Anglais, démontreraient le mieux que les relations entre les deux peuples étaient des plus cordiales et devaient subsister ainsi.

En Angleterre, l'opinion la plus éclairée est hostile au projet du Gouvernement, et je vais le prouver en donnant lecture de ce que sir Gilbert Parker, unioniste marquant, disait aux communes anglaises le 18 mars dernier, au cours de l'examen du budget de la marine:

Je regrette profondément qu'en ses observations à tous autres égards claires et intéressantes, le premier lord de l'amirauté n'ait soufflé mot de certain aspect de la question qui, à mon sens, a autant d'importance que la construction de dreadnoughts. je veux parler de la participation de nos colonies d'outre-mer à la réalisation de notre programme naval. Jamais je ne fus de ceux qui préconisent le régime des contributions. J'estime que les colonies ne participeront convenablement à la force navale de l'empire que lorsqu'elles construiront leurs propres

flottes sous la direction de notre amirauté et en parfait accord avec son programme—non pas des dreadnoughts comme ceux que possède la flotte centrale, mais de petits vaisseaux comme ceux auxquels lord Tweedmouth faisait allusion en 1908, lorsqu'il disait qu'on ne saurait faire traverser les mers à d'aussi petits vaisseaux que les torpilleurs et les sous-marins, et que dans les flottilles des colonies l'on aurait un excellent moyen de protéger leurs côtes et de prévenir les dangers pouvant résulter de croisières.

Vous n'auriez jamais pu obtenir l'appui des parlements des colonies d'outre-mer, puisque chaque gouvernement est tenu de rendre compte au parlement et au pays de l'emploi des deniers publics. Ces gouvernements n'exerçant aucune autorité sur les dépenses de notre amirauté, le régime des contributions n'aurait pu subsister bien longtemps ni aboutir à des résultats satisfaisants. Je vois d'un bon œil le projet que les colonies d'outre-mer s'occupent de réaliser. Ce projet, l'Australie et la Nouvelle-Zélande l'ont adopté, et le Canada en avait effectivement fait autant, du moins à venir jusqu'au moment de la chute du dernier cabinet. Je ne sais si le nouveau cabinet canadien l'agréera ou non... Les Australiens sont des insulaires plus habitués à la mer que ne l'est le peuple canadien. Sous ce rapport, la Nouvelle-Zélande est dans le même cas que l'Australie. Le seul moyen de créer un profond sentiment national en faveur de la marine, c'est de veiller à ce que les deniers soient votés par les Parlements des colonies et à ce qu'ils servent aux armements nécessaires, aux arsenaux de marine, aux écoles navales, aux établissements de radoub et à l'acquisition de croiseurs et de petits vaisseaux comme les torpilleurs. Par ce moyen, on fera comprendre aux colonies que leurs forces navales proviennent de leur propre activité et résultent des sacrifices pécuniaires qu'elles se seront imposés.

Dans le même ordre d'idées, d'autres orateurs ont déjà cité l'opinion du "Manchester Guardian," celle de George Bernard Shaw et celles de lord Beresford, cet intrépide marin qui disait:

J'entrevois un grave danger dans le projet Borden. J'ai conseillé que les colonies se chargeassent elles-mêmes de défendre leur extrémité des routes commerciales au moyen de puissantes stations navales, de torpilles, de contre-torpilleurs et de croiseurs légers. Les routes du commerce ne sont pas protégées, et à l'heure actuelle, le danger réside pour nous dans la famine et non pas dans l'invasion. On a trompé le pays, on s'est moqué de lui en lui exagérant la puissance des dreadnoughts d'autres nations. On lui a fait injure en lui disant qu'un seul dreadnought suffirait à couler à fond ses flottes entières Les gens ne parlent plus que dreadnoughts, oubliant volontiers qu'une flotte se composent de diverses unités, et que si l'une de ces dernières est défectueuse ou insuffisante, tout le reste se trouve compromis.

J'aimerais à faire consigner aux "Débats" l'avis d'un constructeur de navires bien connu qui, sur ce sujet, s'est exprimé comme suit dans les colonnes du "Montreal Herald":

M. MURPHY.

"Tout ce barvadage sur la marine impériale fourmille d'insignes non-sens". C'est dans ces termes que s'exprime M. Albert Dyde, de la Scottish Ship-Building Company, Ltd., aujourd'hui de passage ici.

"Si le sens commun compte pour quelque chose en cette affaire", ajoute M. Dyde, "le Canada ne peut avoir qu'un seul programme naval, celui de sir Wilfrid Laurier. Tout autre projet est vu d'un très mauvais œil dans les Iles britanniques. Tout d'abord, on entend répéter de tous côtés que les Canadiens veulent avoir voix aux conseils de l'empire en échange de leur participation au maintien de la flotte. Qu'il me soit permis de dissiper cette illusion une fois pour toutes. Celle-ci repose sur cette erreur fondamentale que les corps exécutif et législatif d'Angleterre ont le fédéralisme pour base. Or, c'est le contraire qui existe. Il n'y a aucune trace de fédéralisme dans le système constitutionnel de la Grande-Bretagne, et tant que ce système ne sera pas entièrement transformé, rétabli sur de nouvelles bases, il ne saurait être question de la représentation des colonies."

Voilà l'avis d'un constructeur marquant de la Grande-Bretagne, qui ne s'oppose pas à l'idée que l'industrie de la construction des navires soit implantée au Canada et ne voit aucun obstacle à ce que le peuple canadien construise ses propres navires dans ses propres chantiers.

Qu'il me soit maintenant permis de citer l'opinion collective du peuple anglais, qui doit avoir plus de poids que celle d'aucun des particuliers dont j'ai jusqu'ici invoqué le témoignage. Cette opinion est formulée dans le discours du Trône que Sa Majesté le Roi prononçait il y a quelques jours à peine, à l'occasion de l'ouverture du parlement impérial:

L'avancement constant vers l'établissement d'une flotte australienne et la discussion qui a lieu en ce moment au parlement canadien sur les questions de défense témoignent du sentiment qui prévaut dans tout l'empire en faveur de la sûreté commune.

Sa Majesté ne manifeste ni satisfaction ni approbation à l'égard du projet ministériel; le Roi fait allusion seulement au débat qui se poursuit actuellement au parlement canadien, et comme les députés de la gauche sont seuls à prendre part à ce débat, l'approbation de Sa Majesté se rapporte nécessairement à notre politique.

M. PELLETIER: C'est trop insuffisant.

M. MURPHY: Je conseillerais à mon honorable ami de faire part de cet avis à Sa Majesté par câblogramme pour porter ensuite à la connaissance du public la réponse qui lui serait faite. Au Canada comme en Grande-Bretagne, l'opinion la plus éclairée réprouve le projet du Gouvernement.

Je considère que le Gouvernement devrait, étant donnée la position où il se trouve, revenir à son ancien programme comportant l'établissement d'une marine

canadienne. S'il n'y consent pas, son devoir envers lui-même et envers le pays lui impose l'obligation de faire une répartition nouvelle des sièges électoraux et de provoquer une élection pour faire décider la question par le peuple. Si cette alternative ne lui agrée pas, il ne lui reste plus qu'à retirer son projet de loi, à remanier la carte électorale pour soumettre ensuite la question au peuple lorsque viendra la prochaine élection générale. Si le Gouvernement ne suit ni l'un ni l'autre de ces avis, je me verrai obligé, à l'exemple de mes collègues de la gauche, de combattre son projet. Agir autrement, ce serait admettre avec Winston Churchill que les Canadiens ne sont qu'un tas d'incompétents et de lâches. Les membres de la gauche ont meilleure opinion que cela de leurs compatriotes. Nous nous opposerons donc de toutes nos forces et par tous les moyens à l'adoption de ce projet de loi qui tend à faire prévaloir une telle opinion.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): La manière d'agir du premier ministre à l'égard de cette correspondance est de nature à éveiller les plus graves soupçons. L'ayant en sa possession depuis des semaines sinon des mois, ce n'est que l'autre jour qu'il s'est décidé à la porter à la connaissance du Parlement.

Le 18 décembre dernier, le premier ministre adressait à M. Churchill une lettre par quoi il lui faisait part de l'estimation des frais de premier établissement et du coût annuel du maintien de deux escadres. Il lui disait que cette estimation lui paraissait trop faible, le priait de vouloir bien la soumettre aux spécialistes de son ministère ou à des personnes expérimentées en matière de construction de vaisseaux, et de lui fournir des données dont il pourrait, le cas échéant, se prévaloir à la Chambre. Le même jour, il écrivait au premier lord de l'amirauté une autre lettre où il disait:

On m'a fait observer que la construction de grands navires de guerre d'après le type le plus récent a fait surgir au début de graves embarras et occasionné une dépense excessive. Je serais bien aise, sans toutefois abuser de votre obligeance, de recevoir sur ce point des renseignements dont je pusse me prévaloir au besoin.

Ecrites le même jour et coïncidant—comme dirait mon honorable ami le ministre des Finances (M .White)—avec le passage du ministre des Douanes (M. Reid) à Londres, ces deux lettres semblent indiquer que le ministre des Douanes était chargé de quelque mission secrète ou qu'on lui avait demandé d'aller, pendant qu'il serait en Angleterre, voir le premier lord de l'amirauté et lui faire part de certaines choses que le premier ministre n'osait pas confier au papier.

M. REID: Je n'ai jamais vu le premier lord de l'amirauté, et je ne le reconnaîtrais pas sur la rue.

M. MACDONALD: Quel personnage officiel le ministre des Douanes a-t-il vu?

M. REID: Aucun.

M. MACDONALD: Mon honorable ami s'est donc fait renseigner de quelque autre manière?

M. REID: Je ne suis allé voir aucun ministre ni personne en Angleterre pour leur transmettre quelque renseignement que ce soit.

M. MACDONALD: N'étiez-vous pas porteur de lettres?

M. REID: Non; je ne suis allé là-bas que pour affaires particulières.

M. MACDONALD: Vous n'avez discuté la question de la marine avec personne?

M. REID: Avec personne en Angleterre.

M. MACDONALD: Singulier ministre que mon honorable ami! A l'égard de l'une des plus importantes questions que l'on ait jamais débattues en ce pays, il cherche à nous faire croire qu'il n'a jamais discuté le sujet, où à la suite de ces deux lettres mystérieuses dans lesquelles le premier ministre fait deux questions, nous avons fait des représentations au Parlement sur l'audacieux empiètement des droits d'une colonie libre, depuis que la mère patrie a accordé le gouvernement responsable aux diverses parties de l'empire. Le "family compact" florissait à l'époque où des ministres ne se faisaient pas scrupule d'expédier des dépêches dans lesquelles ils dictaient leurs devoirs aux ministres des colonies. Depuis l'établissement du gouvernement responsable, jamais on n'avait vu un membre quelconque du cabinet impérial s'ingérer dans les affaires du Parlement de l'une des parties autonomes de l'empire, sur une question qui relève exclusivement de cette colonie. C'est pourtant ce qui arrive aujourd'hui.

Si le premier lord de l'amirauté avait simplement répondu aux questions du premier ministre, il se serait borné à fournir les données que le premier ministre déposait le 3 mars. Ces memorandums, ces discussions sur la question de savoir si tels ou tels ouvriers se peuvent trouver au Canada, si le sol canadien est assez ferme pour qu'on y construise un navire de guerre; toutes ces insultes gratuites et toutes ces insinuations dénotant une ignorance complète des conditions qui prévalent au Canada n'ont aucune raison d'être et ne répondent en aucune façon à la demande faite par le premier ministre d'un état du coût de deux escadres.

On trouvera, page 4579 des "Débats", le mémorandum relatif au coût, que le premier ministre a déposé le 3 mars, et, page 5340, celui que le premier lord de l'amirauté adressait au premier ministre, sous le couvert d'une simple lettre en date du 23 janvier 1913. Le lendemain, 24 janvier, le premier lord de l'amirauté écrivait cette lettre où il tente de dicter une ligne de conduite au peuple canadien en une matière qui ne regarde que notre pays et où il n'avait aucun droit d'intervenir. Je ne m'étonne pas que, réflexion faite, le premier ministre ait pris la parole cet après-midi pour aller au devant des objections qui devaient naturellement pleuvoir dès que la Chambre et le pays auraient appris que le premier lord de l'amirauté lui avait adressé une telle lettre destinée à être par lui-même portée à la connaissance du Parlement. Les usages constitutionnels qui ont prévalu en ce pays depuis que nous jouissons de notre autonomie lui faisaient sans doute prévoir que l'on souleverait des objections, et c'est ce qui l'a porté à faire un de ces discours intermittents qui lui sont propres pour nous dire qu'il assumait toute responsabilité.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Vous le lui aviez demandé.

M. MACDONALD: Lui avions-nous demandé de prendre la parole cet après-midi pour assumer la responsabilité de cette lettre? Si le jeune représentant de King était quelque peu au fait de l'histoire constitutionnelle de ce pays, s'il y avait en lui une étincelle de patriotisme canadien, il considérerait comme une injure qu'un membre du gouvernement impérial s'ingérât ainsi dans nos affaires.

Mais ce premier lord de l'amirauté est-il tellement infaillible qu'il lui soit permis de faire la leçon aux représentants d'un peuple libre? Est-il doué en matière navale d'un jugement si sûr que nul ne doive oser discuter ses avis? Il y a huit jours, le premier ministre prenait à mon égard un air de supériorité pour déposer ces données-là, et donnait à entendre que je commettrais presque un sacrilège en osant mettre en doute l'exactitude d'une déclaration de Winston Churchill.

J'ai par devers moi un exemplaire, "Britain's Imminent Danger", publié par les soins de l'Imperial Maritime League, laquelle reçoit le concours le plus actif des champions du développement de la puissance navale de la Grande-Bretagne. Je ne doute pas que les membres de la droite aient ce volume entre les mains. Mon honorable collègue de Renfrew-sud (M. Graham) me rappelle que le ministre de la Marine s'est consulté avec les membres de cette ligue pendant son séjour en Angleterre. A la page 54 du volume, le premier lord de l'amirauté est l'objet des observations suivantes:

Le plus clair résultat de l'affaire, c'est que M. Winston Churchill et le gouvernement dont il fait partie ont pris un engagement qu'ils ont violé. Tel est le principal exploit accompli par M. Churchill depuis son avènement à l'amirauté. Il a cependant fait montre d'une étonnante habileté dans l'art de se faire de la publicité. En certains quartiers, on citera peut-être comme une œuvre de valeur sa création de l'état-major de guerre. Si pour juger de l'excellence d'un plat il faut y goûter, c'est dans les effets d'une institution qu'il faut chercher la preuve de sa valeur.

Vient ensuite l'examen de cette question de l'état-major de guerre, après quoi l'auteur tire cette conclusion:

La création de M. Churchill est donc une comédie n'ayant vraisemblablement d'autre objet que de tromper la nation en la faisant persister davantage à croire à une sécurité qui n'existe pas.

Pour établir que le premier lord de l'amirauté se fait surtout remarquer par son habileté à se faire de la réclame, l'auteur signale une série d'articles d'"Islander", dont la sottise était telle que, n'eût été le caractère officiel du journal qui les publia, ils fussent passés complètement inaperçus. On avait représenté M. Churchill comme surpassant tous ses prédécesseurs au point de vue de la force de volonté et de la puissance intellectuelle. Du coup, des hommes comme sir John Hawkins qui, de son temps, jouissant d'une réputation considérable; comme lord Anson que, dans son ignorance, le dix-huitième siècle tint en grande estime; lord Saint-Vincent, pour lequel nos ancêtres peu éclairés n'avaient que du respect et lord Barham, qui déjoua les machinations de Napoléon et permit à Nelson de récolter à Trafalgar le fruit de ses travaux—du coup, tous ces personnages se trouvaient relégués au rang inférieur qui leur convenait, tandis que, tel le colosse de Rhodes, se dessinait sur l'océan l'imposante silhouette de M. Churchill.

Voilà ce que les plus grandes autorités en matière navale pensent de cet homme qui se permet d'intervenir dans les affaires particulières d'un pays libre, de dicter aux habitants d'une colonie autonome la manière de conduire leurs propres affaires. Voyons quelle était son attitude il y a peu de temps. Le 2 juillet 1912, lord Selborne disait à la chambre des lords:

L'autre jour encore suivant un ordre d'idées établi depuis un certain temps par ses prédécesseurs, le premier lord de l'amirauté faisait un éloquent appel au peuple et aux gouvernements des colonies, leur indiquant quelle serait pour eux la manière la plus utile et la plus efficace d'assumer leur part du fardeau de la défense navale de l'empire. Cet appel m'a semblé fort sage, et, j'applaudis de tout cœur au sentiment qui l'a dicté, car

je suis persuadé que si nous ne savons pas établir à cet égard de coopération intelligente entre la mère patrie et les colonies, nous ne pourrons point, et elles non plus, atteindre à notre développement national sans intervention étrangère. Je crois que le développement futur de la nation dans l'indépendance dépend entièrement du succès dont sera couronnée la communauté d'action à être organisée, en matière navale, entre les possessions de l'empire et la mère patrie. Le premier lord de l'amirauté a dit aux colonies: "Si vous vous chargez de garder l'empire au dehors, nous prendrons sur nous de le défendre à l'intérieur."

M. MEIGHEN: Quand le premier lord de l'amirauté tenait ce langage que l'honorable député cite maintenant avec tant de complaisance; quand il se déclarait comme il avait déjà fait au banquet des constructeurs de vaisseaux, en faveur d'une marine canadienne, se montrait-il simplement impertinent ou effronté?

M. MACDONALD: Au banquet des constructeurs de vaiseaux il parlait d'un programme arrêté en 1909 et en 1911 par les représentants des colonies.

M. MEIGHEN: Mais faisait-il montre d'impertinence?

M. MACDONALD: Il constatait un état de choses décidé et établi à la conférence de 1909; cela, nul ne le sait mieux que le représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen).

M. BOYCE: L'honorable député considère-t-il que le premier lord de l'amirauté a commis une véritable impertinence en répondant à une demande du premier ministre?

M. MACDONALD: Si mon honorable ami avait daigné me prêter l'oreille, il saurait que si je trouve à redire, ce n'est pas à la réponse que M. Churchill a faite au premier ministre, mais plutôt à ce que, après avoir donné sa réponse, il ait écrit une lettre absolument étrangère à cette réponse dans laquelle il discute certaines choses à un point de vue canadien, fondant ses assertions sur des données inexactes et contraires à la vérité, et tâchant de dicter une ligne de conduite au Canada sur la question même dont le Parlement est en ce moment saisi. S'il s'était borné à donner au premier ministre la réponse que ce dernier demandait, c'eût été parfait; mais en abordant la discussion d'un tas de choses étrangères à ce qu'on lui demandait en termes bien précis, il est sorti de ses attributions pour s'ingérer sans raison dans nos propres affaires.

M. STEVENS: L'honorable député me permettra-t-il de lui faire une question?

M. MACDONALD: Je ne sais si je devrais le permettre. Si les membres de la droite tiennent à prendre la parole sur ce sujet, il leur est loisible de le faire. Je me laisserais volontiers interrompre si nos adversaires faisaient montre en ce débat de l'indépendance qui caractérise la gauche; mais comme ils s'amusent simplement à faire des questions une fois toutes les trois ou quatre heures, sans prendre part au débat, je n'entends pas, dans ces conditions, leur céder la parole.

M. STEVENS: C'est parfois embarrassant.

M. MACDONALD: Je crois n'avoir aucune raison de redouter les embarras que pourrait me susciter le représentant de Vancouver (M. Stevens). Je disais donc qu'en juillet dernier, le critique naval du parti unioniste à la Chambre des lords, lord Selborne, signalait en l'approuvant la solution des relations de la mère patrie avec ses colonies d'outre-mer en matière navale, et déclarait qu'il était du devoir de ces colonies de se charger de garder l'empire au dehors, tandis que le Royaume-Uni veillerait à sa défense à l'intérieur. Ce programme fut agréé par le Royaume-Uni et par l'Australie; en 1909, le parlement canadien, de son côté, était unanime à en faire celui de la politique permanente de notre pays.

Quelques influences que le Gouvernement ait mises en jeu, quand les ministres se rendirent en Angleterre, ils eurent soin d'annoncer d'avance qu'ils se proposaient de faire abroger la loi du service de la marine, et de faire savoir au premier lord de l'amirauté qu'ils étaient en faveur d'une seule marine, c'est-à-dire de la centralisation. Cela étant, ils ne pouvaient conclure d'entente avec lui que s'il acceptait la contribution. Ayant pris cette attitude, ils s'en remirent entièrement à la décision du premier lord de l'amirauté, qui, ainsi que disait récemment un homme public marquant et bien noté dans les cercles impérialistes, n'a jamais eu de principes politiques et ne cultive qu'une seule ambition, celle de devenir premier ministre de la Grande-Bretagne; de ce personnage qui fait aujourd'hui le jeu des libéraux et serait prêt à faire demain celui des unionistes s'il pensait que cela dût le rapprocher davantage de l'objet de son ambition.

M. GRAHAM: Il pourrait pactiser avec les nationalistes.

M. MACDONALD: On ne dit pas où il pourrait s'égarer. Ainsi, entre ces deux coalitions politiques, l'une au Canada et l'autre en Grande-Bretagne, nous constatons que, le 24 janvier 1913, ce premier lord de l'amirauté a violé tout principe de gouvernement constitutionnel, qui a marqué les relations de la mère patrie avec ces colonies depuis leur confédération en un Dominion du Canada, et qui a marqué les re-

lations de la mère patrie avec l'Australie et toutes les autres colonies autonomes, en rédigeant un document qu'on ne lui avait pas demandé d'écrire et qui n'était aucunement une réponse à la demande que lui avait adressée le premier ministre. Dans ce document, il s'écarte de sa route et s'immisce dans une question purement privée de ce Dominion, sur laquelle ce Parlement est à délibérer. Cette question doit être résolue par les seuls représentants du peuple libre du Canada, sans aucune ingérence de l'extérieur. Le Canada ne peut se procurer de riveurs! Que sait-il au sujet du Canada? Il a une fois voyagé à travers ce pays à tant par soir, ses services étant rétribués par une société de conférences, et il n'est jamais revenu au Canada pour obtenir des renseignements au sujet de nos progrès, de notre prospérité et des changements par suite survenus. Qui lui a chuchoté à l'oreille que le Canada ne possédait pas de riveurs? J'ai été amusé d'entendre quelques-uns des honorables députés débattre ce point. Que faut-il penser de ces énormes navires que l'on répare au grand bassin de radoub d'Halifax? Toutjes les réparations du "Niobé" ont été effectuées dans la ville même d'Halifax. Des riveurs et des ouvriers versés dans la construction en acier, qui vivent dans la Nouvelle-Ecosse, ont travaillé au "Niobé", posé les rivets, l'ont restauré sous tous les rapports et l'ont de nouveau mis à la mer. Si un navire de l'Atlantique subit des avaries, il se rend à Halifax pour être réparé. A la "Nova Scotia Steel Company", nous avons des riveurs et des ouvriers versés dans tout service d'organisation en acier, dont le premier lord de l'amirauté n'a jamais entendu parler. Qui va construire le pont de Québec? Allons-nous importer d'Angleterre les hommes qui foreront les trous dans les traverses, ainsi que les autres ouvriers nécessaires à cette immense construction, ou bien la "Dominion Bridge Company" va-t-elle exécuter ces travaux comme elle a sans trêve construit des ponts par tout ce pays?

Un hon. MEMBRE: Va-t-il être construit par la même compagnie qui a échoué?

M. MACDONALD: Non, une compagnie canadienne à laquelle le Gouvernement libéral a adjugé l'entreprise va le construire, et des riveurs canadiens en assembleront les pièces. Cette lettre nous concède à regret quelque part que nous sommes en mesure de construire des vaisseaux du genre croiseurs au Canada, mais elle énonce que le coût sera de vingt à trente pour cent plus élevé. Nous sommes en faveur de la construction possible de tous les navires au Canada, et nous désirons les faire construire avec l'argent canadien et par des ouvriers du pays, même si le coût en est un peu plus élevé. Ce premier lord de l'amirauté, qui sait tout, oublie que l'Annuaire naval de 1912 contient une déclaration officielle de l'amirauté au sujet des travaux exécutés en Australie, où il n'existe pas d'industrie d'acier ni de construction qui approche de celle que nous avons à Sydney, New-Glasgow, au Sault et à Hamilton. La déclaration était bien ainsi conçue:

Le gouvernement australien a accepté l'offre du gouvernement de la Nouvelle-Galles-du-Sud de construire un troisième croiseur, qui sera désigné sous le nom de "Brisbane", ainsi que les trois derniers contre-torpilleurs du programme, dans le bassin de radoub de l'Etat, à l'Ile Cockatoo, dans le port de Sydney.

Ce monsieur croit-il que le peuple canadien n'est pas aussi ingénieux que le peuple australien? Il a formé son opinion sur les habitants de ce pays d'après le type d'hommes qu'il a rencontrés dans sa tournée de conférences. On a allégué que sa tournée n'avait pas été couronnée d'un très grand succès au Canada, et qu'il n'avait pas alors fait une trop forte impression sur son auditoire. Ce document est entièrement basé sur le mépris qu'on entretenait, il y a quelques années, à l'égard de tous les coloniaux comme de toutes les affaires coloniales. Qui a procuré ces renseignements au premier lord de l'amirauté?

L'Amirauté a consenti à prêter toute l'aide possible dans l'organisation et l'équipement. Dans l'intervalle entre cette époque et 1912, on a inauguré l'établissement d'une force navale canadienne, mais il n'a été réalisé que peu de progrès dans ces trois années, en ce qui concerne l'instruction des recrues et des cadets, et il aurait été impossible au Gouvernement canadien d'équiper un seul croiseur.

Un hon. MEMBRE: Bravo! bravo!

M. MACDONALD: Si mon honorable ami veut avoir la bonté d'examiner le rapport de 1911, il constatera que c'est la déclaration formulée par le ministre responsable du service naval:

Le recrutement a été satisfaisant, et l'effectif du "Niobé" est presque au complet, tandis qu'il existe quelques vides dans les cadres du "Rainbow". A mesure que les avantages du service deviendront plus connus, on s'attend à ce qu'il ne sera pas éprouvé de difficultés à obtenir des recrues.

C'est la déclaration officielle jusqu'à mars 1911. Voici la déclaration officielle formulée dans la suite:

A cause de l'incertitude qui règne au sujet de l'avenir de la politique navale et des limites de l'installation disponible, il n'a pas été fait d'efforts spéciaux en vue de se procurer des recrues pour la marine.

En ce qui concerne les renseignements officiels, le premier lord de l'amirauté ne possédait que ceux-là seulement sur lesquels baser sa déclaration que le Gouvernement canadien avait jugé impossible

d'équiper un seul croiseur. Le ministre des Postes lui a-t-il fourni ces merveilleux renseignements? D'après les témoignages officiels, il y avait tout lieu d'espérer que l'on pourrait obtenir un grand nombre d'hommes, si la marine était reconnue une institution fixe dans ce pays, mais les honorables députés de l'autre côté ont parcouru tout le pays, tournant en ridicule tout ce qui se rattachait au service. Ils viennent même, dans le but de prouver que l'on ne peut trouver d'hommes pour servir dans la marine, faire comparaître dans cette Chambre un témoin, le premier lord de l'amirauté, qui n'est aucunement au fait et qui ne possède aucune sorte de renseignements pour justifier cette déclaration.

En ma qualité de représentant d'un peuple libre, je suis sensible et je m'oppose à cette immixtion injustifiable dans les affaires du ressort de ce Dominion par ce premier lord de l'amirauté, qui a rédigé un document basé sur des renseignements inexacts et faux, et qui, pour la première fois depuis que nous possédons un gouvernement responsable, a pris sur lui de s'ingérer dans nos affaires locales et d'apprendre au peuple son devoir à ce sujet.

M. GRAHAM: Monsieur le président, si un homme qui ne fait pas partie de ce Parlement n'était venu très près de s'ingérer dans nos affaires locales, je n'aurais pas jugé nécessaire d'entamer certaines questions concernant les relations entre le Dominion du Canada et la mère patrie. Depuis de nombreuses années, il n'y avait pas eu la moindre tension dans ces relations, et s'il existe aujourd'hui une aussi forte animosité dans le Parlement canadien, le monsieur qui, croyons-nous, a franchi les limites de la discrétion, est responsable de la présente critique. Je désirerais lire un paragraphe d'une modeste revue, le "Mocassin", qui traite amplement du développement constitutionnel du Canada, ainsi que des relations de la mère patrie dans le passé et de ce qu'elles devraient être à l'avenir. Le Canada n'a jamais manqué à son devoir, il n'a jamais hésité dans sa marche progressive, et plus il lui a été octroyé de liberté plus cette marche a été rapide. Cet ouvrage discute nos relations avec la mère patrie et, à la page 6, il s'exprime ainsi:

En 1843 et 1846, sous la pression de l'opinion publique dans la province du Canada, les hommes d'états impériaux ont admis que le Canada devrait posséder le droit exclusif d'établir son propre tarif et de réglementer son commerce à sa propre discrétion. Ce pouvoir a subséquemment été reconnu lorsque, en 1859, lors de l'application du tarif, le duc de Newcastle, à la demande de certains manufacturiers de Sheffield, a adressé une dépêche au sujet de ces articles. Sir Alexander Galt, le ministre des Finances du Canada, a, en réponse, transmis un mémoire dans lequel il soutenait que c'était son devoir d'affirmer le droit de la législature canadienne de fixer les taxes du peuple de la manière qu'elle jugerait la meilleure, même s'il leur arrivait par malheur d'être désapprouvées par le ministère impérial.

A cette occasion, sir Alexander Galt—dont nous révérons tous la mémoire—est allé jusqu'à dire qu'il réaffirmerait le droit du peuple canadien de réglementer ses propres taxes, même si le ministère impérial s'y opposait. (Il lit):

Sa Majesté ne peut être conseillée de rejeter cette loi, à moins que ses conseillers ne soient prêts à assumer l'administration des affaires de la colonie sans tenir compte des opinions de ses habitants.

Voici un paragraphe d'un article publié par Leslie Stephens dans le "Nineteen Century":

Qu'est-ce que George III aurait pensé d'un empire qui, non seulement détache du pouvoir le droit de taxation, mais abolit ce droit, que même Chatham jugeait indispensable, de réglementer le commerce.

Je souligne cette observation dans le but d'indiquer les progrès réalisés aujourd'hui depuis cette période concernant laquelle M. Stephen a écrit. L'écrivain du "Mocassin" énonce:

Pas à pas les colonies ont poursuivi leur marche progressive vers l'état d'indépendance virtuelle, en ce qui concerne leurs affaires extérieures, et dans toutes les circonstances importantes où le Canada a revendiqué un droit les hommes d'état impériaux ont d'abord résisté pour ensuite consentir tant au profit de la mère patrie que des colonies.

A mesure que nous insistions pour obtenir une plus grande liberté d'action, il n'y a pas de doute que certains hommes d'Etat importants de la mère partie s'insurgeaient à la pensée que les dominions d'outre-mer accrussent leurs pouvoirs ou les fissent accroître, mais ils ont graduellement cédé. Si les honorables députés ministériels veulent lire un discours prononcé par leur leader dans Ontario il y a quelques années, ils constateront qu'il a très fortement souligné que chaque pas en avant a non seulement été à l'avantage du Canada, mais à celui de l'empire tout entier. Voici les paroles de M. Egerton. Vous les trouverez peut-être osées, mais en y réfléchissant et en lisant l'acte de l'Amérique britannique du Nord, tout membre de cette Chambre en conviendra:

C'est une politique canadienne, et non britannique, qui a premièrement dicté l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867. Il est vrai que l'adoption de l'acte a grandement servi les intérêts britanniques, mais il n'aurait pas fallu songer que la mère patrie eût pu prendre l'initiative de cette mesure. Les intérêts coloniaux et les intérêts impériaux étaient très heureusement les mêmes.

Nous n'avons pas obtenu de privilèges au Canada sans avoir rencontré une forte opposition. Il y a un demi-siècle, presque

tous les hommes d'Etat britanniques étaient d'avis que l'accroissement de l'autonomie canadienne entraînerait la rupture du lien qui nous unit à la mère patrie. Je demanderai aux membres de cette Chambre si la concession de ce gouvernement autonome n'a pas été le plus fort lien qui nous ait unis à la mère patrie. M. Stephens énonce:

Ils étaient (les vieux radicaux) les plus chauds partisans de cette concession d'un gouvernement constitutionnel aux colonies, ce qui, comme en conviennent les conservateurs et les libéraux, était un pas nécessaire vers l'état moderne des choses. Il est sans doute vrai que les politiciens, il y a cinquante ans croyaient qu'il en résulterait une séparation. Le Canada suivrait l'exemple du Massachusetts, et leur seul espoir était que la séparation s'opérerait pacifiquement au lieu d'être déterminée par une guerre.

En 1872, parlant au sujet de la concession du gouvernement autonome aux colonies, M. Disraeli s'est ainsi exprimé: "Il n'y a jamais eu d'efforts aussi continus, aussi pénétrants, appuyés par une aussi grande énergie et poursuivis avec autant d'adresse et d'acuité, que la tentative faite par le libéralisme de désagréger l'empire britannique. Le pays, "ajoute-t-il," a adopté cette idée ingénieuse, sous le prétexte plausible d'accorder l'autonomie."

Un autre sceptique s'est servi de ces paroles lors de l'acquisition des territoires du Nord-Ouest par le Canada en 1869. "C'est se bercer d'illusion de supposer qu'on peut considérer comme une colonie la moitié du continent américain organisée sous un seul gouvernement ou une seule législature. L'enveloppe coloniale sera tolérée juste assez pour que la chaleur du sein britannique lui permette de s'en dépouiller".

Les événements ont prouvé que la prophétie de ces grands hommes était absolument fausse et dénuée de fondement. Ils étaient sincères dans leurs assertions, mais tel a été et tel sera toujours le développement d'un peuple autorisé non seulement à penser mais à agir sous le couvert de la responsabilité, que plus il lui est octroyé de liberté, plus il resserrera le lien qui l'unit à la nation qui lui accorde cette liberté. En ce qui concerne le principe, la question d'aller dans la mère patrie débattre ave celle notre représentation dans les conseils de l'empire n'est pas nouvelle. Il semble que ce soit un principe fondamental du Gouvernement actuel de se rendre en Grande-Bretagne avec la vieille idée des sauvages de troquer: Nous vous donnerons quelque chose, mais nous demandons quelque chose en échange. Telle était leur attitude sur la question de la préférence, il y a quelques années. Notre politique énonçait: Acquittons-nous de notre devoir envers la mère patrie et aidons-nous en même temps à nous-mêmes en accordant une préférence; que les politiciens britanniques s'occupent de leurs propres affaires intérieures. Telle aurait dû être la politique des hommes d'Etat britanniques. Les gens de la mère patrie

M. MACDONALD (Pictou).

ont à maintes reprises prié le leader actuel de l'opposition de leur accorder une entrevue, de leur dire un mot, quelque chose qui pourrait leur aider dans certaines campagnes; et il a toujours eu pour principe—bien que parfois il existât de puissants mobiles pour agir autrement—que son devoir était de s'occuper des affaires et des intérêts du Canada et que celui des hommes d'Etat britanniques était de diriger celles du cœur de l'empire. Je crains que M. Churchill n'ait pas suivi cet exemple salutaire. En ce qui concerne cette question de représentation dans les conseils de l'empire, je désire citer les paroles prononcées par l'honorable M. Blake, un homme possédant les plus grands principes d'honneur, un profond penseur, un homme qui a siégé au parlement britannique, et qui y a manifesté que le Canada renfermait des hommes des plus hautes capacités et d'une intégrité à toute épreuve.

Par ma part, j'ai pendant des années considéré que le seul moyen d'amener une union quasi fédérale entre l'empire et les nations sœurs comme le Canada et l'Australie était une conférence, une délégation, une négociation, des méthodes quasi diplomatiques, sous le contrôle de l'action des parlements libres dans ce pays et ailleurs.

Il y a un quart de siècle, j'ai rêvé d'une fédération parlementaire impériale; mais il y a des années, j'en suis venu à la conclusion que nous avions tourné l'angle qui pouvait nous conduire au bout du chemin, si toutefois il existait un chemin praticable. Nous avons trop longtemps et trop amplement exercé une action séparée dans ce pays et ailleurs pour maintenant rebrousser chemin. N'oubliez jamais—vous en avez aujourd'hui l'exemple—qu'il faut attribuer la bienveillance, sur laquelle vous devez compter, à la liberté locale, et que cette bienveillance cesserait en même temps que la liberté.

J'affirme que, de cette manière, le Canada peut poursuivre sa marche progressive vers un plus ample impérialisme.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord a plus fortement consacré ce principe que ne se l'imaginent certains messieurs. Lors de la rédaction de cet acte, le droit de rejeter les lois provinciales a virtuellement été enlevé au gouvernement britannique et conféré au parlement fédéral, de sorte qu'il ne pourrait y avoir d'infirmation d'autorité, et, dans notre Dominion, l'autorité effective pour la direction des affaires a été centralisée à Ottawa sous le régime de notre Constitution. J'ai énoncé l'autre soir que le vieil empire romain s'était écroulé à cause de sa tentative de centralisation, tandis que l'empire britannique est arrivé à son état actuel et magnifique par le moyen d'une vaste coopération. Chaque dominion d'outre-mer, au cours des années, est devenu de plus en plus le maître chez lui, mais il n'en a pas pour cela perdu son amour envers la mère

patrie. Permettez-moi de lire ce qui me paraît absolument conforme aux observations que j'ai formulées sur cette question que le document de M. Churchill a soulevées aussi violemment dans cette Chambre. Sir E. P. Lucas, dont personne ne contestera la perspicacité de saisir les points de l'histoire de notre pays et de l'empire romain, écrit:

Même les termes province, dominions, colonie diffèrent essentiellement du sens des termes romains, desquels ils sont dérivés. Les différences sont surtout dues aux conditions modifiées dans lesquelles s'est développé l'empire britannique. Un espace presque illimité, d'énormes distances séparées par la largeur de l'océan, fournissent un élément de diversité inconnu de l'empire qui se concentrait sur les bords de la Méditerranée, grand comme il était.

La fondation de jeunes nations était aussi inconnue à Rome. Le despotisme militaire, dont cette ville était le centre, conquérait des peuples, essayait quelquefois de s'établir parmi eux, mais il ne se les est pas assimilés; il n'y a pas non plus fondé de nouvelles nations, en unissant la jeune nationalité au vieil élément. L'empire britannique suit l'analogie de la famille, avec de jeunes membres qui croissent, et exige un accord continuel entre les jeunes et les vieux. L'empire romain ressemble encore à la famille romaine, l'autorité paternelle absolue, avec la soumission complète de tous les membres. Les moyens modernes de communication rapide ont triomphé de la distance, avec ses problèmes. Les parties de l'empire ont été rapprochées, mais elles se sont en même temps rapprochées d'autres nations par le renversement des barrières entre elles. Cette suppression de la distance fait ressortir le double caractère de l'empire moderne, l'empire de la domination, l'empire blanc et l'empire noir. De nouveau problèmes remplacent les anciens. La science a aussi joué un rôle important dans le développement des cours d'eau et en rendant habitables des régions où les conditions sanitaires étaient prohibitives.

M. BURNHAM: Pourrais-je demander à l'honorable membre si cette attaque concertée dirigée contre le premier lord de l'amirauté est destinée à servir d'avis au gouvernement britannique que le Canada se considère indépendant?

M. GRAHAM: C'est un avis que le langage des membres du Parlement est indépendant. Nous avons l'intention de critiquer d'une manière inoffensive, ce qui est absolument dans nos droits, une personne qui s'est appliquée à nous critiquer. Je n'ai pas jusqu'ici dit un seul mot désobligeant pour M. Churchill. Lord Lucas continue:

Les modes d'expansion des deux empires contrastent aussi. La puissance romaine s'est accrue grâce à l'action de l'Etat; il faut surtout attribuer celle de la Grande-Bretagne à l'initiative des individus ou des compagnies, qui ont opéré indépendamment de l'Etat, tout en le servant. Dans les systèmes politiques, les deux diffèrent radicalement. On a allégué que l'empire romain était artificiel et que l'empire britannique était naturel dans sa constitution et son développement. Cela peut être vrai dans une certaine limite, mais le monde n'a jamais été témoin d'une aussi vaste étendue de territoire artificiellement uni que le Canada, par exemple, par son réseau de chemin de fer. La crainte de l'artificiel est cause qu'on ne tient pas compte des apparences nuisibles dans ses effets pour un peuple assujetti. En résumant, l'écrivain fait ressortir le double caractère de l'empire britannique et le contraste qui existe entre la base de l'état romain, la force et la base de la politique édificatrice britannique. Les négociants, les compagnies et les missionnaires ont préparé la voie à un peuple animé de l'instinct du gouvernement. L'instinct d'un sage opportunisme maintiendra l'empire même dans d'aussi grandes divergences d'espace, de caractère et de mode de contrôle, fournissant la plus ample occasion de développer ses parties, tout en leur faisant sentir qu'il y a avantage à demeurer dans l'empire britannique.

Cette autorité fait observer—et personne ne révoquera en doute son intelligence, son intégrité et son impartialité—que tout l'empire britannique s'est développé en autorisant les différentes parties à se développer d'après leurs propres méthodes, leur octroyant ainsi cette liberté qui leur fait se rendre compte des avantages d'appartenir à l'empire britannique. Voilà la réponse que je fais à mon honorable ami.

A ce sujet, je désire lire une dépêche de l' "Ottawa Citizen", en date du 12 mars, intitulée: "Il repousse l'idée d'un parlement impérial. Le haut-commissaire australien n'est pas disposé à formuler de nombreuses propositions". Je crois que c'est un argument plausible de discuter les assertions des principaux hommes d'Etat australiens. Il n'y a pas à nier qu'en 1909, avec l'entier concours de l'amirauté, le Canada et l'Australie devinrent dans une certaine mesure parties à un arrangement, aux termes duquel chacun aurait sa propre marine. Le seul résultat pourrait être qu'à l'avenir le Canada surveillerait les eaux septentrionales du Pacifique et que l'Australie protégerait les eaux méridionales du Pacifique. Au besoin, ces deux flottes pourraient s'unir en vue de la défense commune dans tous les endroits où cela serait nécessaire. L'Australie considère que le Canada n'agit pas d'une manière tout à fait franche à son égard. Elle considère que si l'amirauté britannique fait quoi que ce soit pour encourager une violation de cet arrangement, elle ne traite pas très loyalement l'Australie. La dépêche suivante est en date du 12 mars, Londres:

Dans un discours prononcé en présence d'une réunion du Royal Colonial Institute, hier soir, sir George Reid, le haut commissaire d'Australie, a parlé en termes intéressants de la question de la défense impériale, et il a exprimé l'opinion que le temps n'était pas très éloigné où le Canada aurait à se charger de

la défense du nord du Pacifique, et du nord de l'Atlantique, en même temps que la Nouvelle-Zélande et l'Australie protégeraient le sud du Pacifique et que les Indes devront en définitive prendre une part réelle dans la défense navale de l'Orient.

Ce projet, a-t-il affirmé, laisserait l'Angleterre libre de concentrer sa flotte dans la mer du Nord et dans une grande partie des routes du commerce.

Sir George est d'avis que la politique australienne d'avoir sa propre marine, agissant de concert avec la flotte britannique, est un exemple que les dominions autonomes doivent en dernière analyse suivre. Dans l'intervalle, il ne peut rien suggérer de mieux que le présent système de conférences et de consultations impériales avec le comité de défense impériale, que les dominions seraient libres d'accepter, en même temps que de participer à la défense de l'empire, soit par la possession de leur propre marine, soit par la contribution à la marine britannique, un système qui est conforme à la liberté d'action et de coopération de toutes les parties autonomes de l'empire. (Applaudissements.)

Parlant de la proposition de l'établissment d'un parlement impérial, sir George a déclaré que, bien que l'idée soit assurément généreuse, il a eu de nombreuses inquiétudes à son sujet. Ce parlement de l'empire reconnaitrait-il par exemple, la race noire, et négligerait-il des millions de sujets du roi?

En ce qui concerne ces questions impériales, certaines gens étaient fatiguées des discours. Laissez-les considérer les idées sérieuses, mais en ce qui concerne la sûreté de l'empire, il appuya sur la croyance qu'en opérant sur la présente base, on développait mieux la force navale et militaire qu'en absorbant des énergies indépendantes dans un parlement commun.

Sir Joseph Ward a énoncé qu'il convenait avec sir George qu'il était impérieux pour tout dominion autonome de consentir à reprendre l'ancien système du gouvernement sous une autorité centrale.

Le comte Brassey a donné l'assurance que, en ce qui concernait les forces navales de l'empire, il n'y avait pas de crainte à entretenir pour le moment. De fait, il se croyait autorisé à réitérer l'assurance de lord Fisher qu'ils pouvaient "dormir en paix dans leurs lits".

Les honorables députés ministériels pourraient paisiblement dormir en paix dans leurs lits et nous laisser en faire autant, au lieu de nous demander de voter cette loi sous prétexte d'urgence. Je désire faire une autre citation du même genre, car c'est une étude approfondie de la situation au point de vue de l'auteur:

Toutefois, la confédération a été une grande œuvre canadienne; grande, non seulement parce qu'elle a dans la suite étendu le territoire de l'Atlantique au Pacifique, mais parce qu'elle a confirmé et continué le principe d'autonomie. Ce fut une mesure pratique, adaptée aux besoins réels du pays—l'œuvre d'hommes dans la société des hommes.

A l'époque de la confédération, ou peu de temps après, les troupes britanniques ont été retirées du Canada, qui a dans la suite organisé sa propre milice et pourvu à sa propre défense sur terre—un autre progrès dans l'autonomie. Il y a environ dix ans, la Grande-Bretagne rappela ses escadres de l'Atlantique et du Pacifique. Le prochain progrès dans le développement naturel de l'autonomie serait l'organisation d'une marine. On émet maintenant une nouvelle doctrine. On nous dit que le développement de l'autonomie a pris fin et qu'une ère de centralisation doit commencer.

Les honorables membres peuvent s'appliquer à s'imaginer que ce n'est pas une politique de centralisation; mais après la lecture du mémoire déposé sur le bureau de cette Chambre, il y a quelques jours, de la lettre de M. Churchill, et après l'audition des discours du très honorable premier ministre, personne ne peut prétendre que ce ne soit pas une politique de décentralisation, mais une politique de coopération. L'auteur discute certaines paroles prononcées par l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames):

Je parle maintenant non pas du simple projet de contribution de $35,000,000 ou de son équivalent, mais des déclarations qui l'accompagnent et des propositions moyennant lesquelles on cherche à le justifier. On renonce à l'argument de l'urgence. On attaque l'idée d'une marine canadienne comme une idée " séparatiste ", tout comme on a attaqué l'idée du gouvernement responsable, il y a de nombreuses années. Un membre du Parlement, M. Ames, déclare que le Canada doit en définitive occuper dans l'empire une position semblable à celle d'une province dans le Canada. C'est une déclaration assez sérieuse, car elle implique que le Parlement canadien doit remettre à un parlement central de Londres une grande partie de son autorité, de la même manière que la Nouvelle-Ecosse s'est dépouillée d'une grande partie de ses pouvoirs législatifs lors de son entrée dans la confédération canadienne. Cela découle de l'analogie avec l'idée provinciale de M. Ames. Nul homme, malgré toute la fierté qui ressent à être citoyen de telle ou telle province, ne se réclame du titre d'Ontarien ou de Québécois. Ainsi, il faudra de même renoncer à notre titre de Canadien. Ce terme ne deviendra qu'une simple indication du domicile, une manière d'apprendre à l'Australien où nous demeurons.

M. Ames n'a peut-être pas ce dessein ou cette intention. Il faut contourner son analogie en vue de mieux l'adapter. Il indique néanmoins l'endroit vers lequel il se dirige avec tous les partisans de nouveaux systèmes de gouvernement pour l'empire. Ces partisans nous conjurent de quitter les sentiers battus de l'autonomie et de nous acheminer vers la centralisation.

Au lieu d'être des hommes dans une société d'hommes, nous sommes des enfants jouant le rôle de dieux. C'est la signification réelle de tous ces projets de représentation dans les conseils de l'empire. On ne peut partager la responsabilité de la défense et des relations étrangères et du gouvernement de dépendances comme les Indes. C'est virtuellement la déclaration de M. Asquith, un homme de la société des hommes, traitant de réalités. L'idée de faire représenter le Canada dans le conseil de la défense impériale manifeste un manque de conception des réalités. Est-ce la concep-

tion d'un enfant fasciné par l'idée de jouer le rôle des dieux.

M. FOSTER (King) (N.-E.): L'honorable membre partage-t-il le sentiment exprimé dans ce livre?

M. GRAHAM: Je ne suis pas d'accord avec certaines parties de ce livre; mais je conviens de quelques parties. Je le lis dans le but de faire connaître d'une manière très évidente à la Chambre combien l'auteur est impressionné du développement du Canada et de certaines mesures qui, selon moi, sont des mesures rétrogrades.

Il se peut qu'il s'exprime un peu plus énergiquement que je ne le ferais. J'approuve pleinement l'opinion que cette loi nous fait faire un pas en arrière.

M. FOSTER: L'honorable député approuve-t-il l'opinion que nous ne serions pas représentés dans un conseil impérial?

M. GRAHAM: Je parlerai de cela dans un instant. Si j'ai bien lu, M. Blake disait que le temps était passé—nous étions avancés trop loin dans une autre voie pour qu'il fût praticable d'être représentés dans les conseils de l'empire.

M. FOSTER: Quand a-t-il dit cela?

M. GRAHAM: Dans un discours à la chambre des communes alors qu'il était membre du parlement britannique.

Une VOIX: Il était tombé en enfance.

M. GRAHAM: Que l'homme qui dit cela, assis à son siège, prenne la responsabilité de se lever à sa place et de le dire de façon à ce que la Chambre puisse l'entendre. Il n'y a jamais eu au Canada ou dans l'empire britannique une intelligence plus puissante que celle d'Edward Blake. C'est une honte pour un homme, jeune ou vieux, que de parler d'Edward Blake comme ayant fait une déclaration publique alors qu'il était en enfance.

M. EDWARDS: L'honorable député a-t-il entendu quelqu'un dire cela sur le compte de l'hon. Edward Blake?

M. GRAHAM: Oui. Si celui qui a fait cette remarque veut dire qu'il n'était pas sérieux. . . .

M. EDWARDS: Je n'ai pas entendu cela.

M. GRAHAM: Ce n'est pas l'honorable député (M. Edwards). Ces paroles sont venues à mon oreille et elles sont parties de la droite.

M. EDWARDS: Elles sont peut-être venues de la part de l'honorable député qui a exprimé la même opinion sur le compte de M. Winston Churchill.

M. GRAHAM: Quel que soit celui qui l'a dit, cela ne fait guère honneur à l'homme, jeune ou vieux, qui a fait une semblable observation sur le compte d'un homme qui a laissé dans les annales du Canada un nom beaucoup plus illustre que celui auquel pourra jamais aspirer l'homme qui exprime une pareille opinion. Je crois que cette observation devrait être retirée, mais je n'insisterai pas, car je crains que l'homme qui l'a faite ne comprenne pas la responsabilité de cette assertion.

Maintenant, je veux en arriver à ce programme. C'est en grande partie un programme de mémoires. D'abord, nous avons eu le mémoire pour prouver qu'il y avait urgence—effort qui a eu pour résultat un insuccès complet. Puis nous avons eu le mémoire pour démontrer l'incapacité des Canadiens. Nous savons maintenant où le très honorable chef du Gouvernement a pris son programme de marine anticanadienne. Nous savons sur quoi reposaient les discours prononcés il y a quelques jours dans cette Chambre et cherchant à démontrer que nous ne pouvions avoir de marine. Les mêmes arguments ont été produits dans le mémoire déposé l'autre soir et qui avait été en la possession du premier ministre. Je suppose que les honorables députés croiraient que je me sers d'expressions trop énergiques si j'insinuais que l'abandon de notre programme canadien et l'adoption d'un programme en vertu duquel nous avons demandé à la Grande-Bretagne de nous protéger tendaient à nous ramener vers l'ancienne condition de colonie de la couronne. Naturellement, les honorables députés savent que dans l'empire britannique il y a des dépendances d'outre-mer et des colonies de la couronne. Pour m'exprimer en mes propres termes, les colonies de la couronne sont dans une grande mesure des pupilles du gouvernement britannique, tandis que la position des dépendances d'outre-mer est tout à fait différente. J'affirme qu'en retournant à la condition de colonie, en demandant à la Grande-Bretagne de voir à notre défense en retour d'une contribution de trois dreadnoughts, nous faisons un pas en arrière et nous nous dirigeons vers la condition, si subordonnée qu'elle puisse être, d'une colonie de la couronne. Mon honorable ami rit.

M. FOSTER (King): Je le crois bien.

M. GRAHAM: Mon honorable ami de Frontenac ne se mettrait pas dans cette position, mais le jeune homme s'y met. Je vais lire une autorité que mon honorable ami de King, bien qu'il croit que l'honorable Edward Blake ne savait pas grand'chose....

M FOSTER: Je soulève la question de règlement. Je n'ai rien dit au sujet de M. Blake.

M. GRAHAM: L'excuse est acceptée.

M. FOSTER: Je n'ai pas fait d'excuses.

M. GRAHAM: La dénégation alors—tout ce qui plaira à mon honorable ami. Mais il ne niera pas avoir ri lorsque j'ai dit que le programme du Gouvernement nous menait vers la condition d'une colonie de la couronne.

M. FOSTER: J'ai ri, et tout le monde en Canada rira de cette idée.

M. GRAHAM: Je vais lui lire une autorité sur ce point et nous verrons s'il persiste dans cette opinion. Le 21 mars 1909, les paroles suivantes ont été dites quelque part:

Je ne crois pas être coupable d'indiscrétion en disant que je sais parfaitement que feu Raymond Préfontaine avait l'intention bien arrêtée d'établir en Canada une milice navale ou une armée navale quelconque. Il me l'a dit environ un an avant sa mort. M. Préfontaine était un homme aux idées larges et doué d'un grand courage, et il se peut—je ne veux rien insinuer contre mon honorable ami, le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries—qu'un programme qui eût pu être mis à exécution autrement, n'ait pas été mis à exécution, parce que le chef actuel de ce ministère s'est vu obligé de s'occuper d'autre affaire. Je suggère à mon très honorable ami que nous mettions dans cette résolution quelque chose qui détermine une prompte action. En 1902, nous avons dit au gouvernement impérial que nous avions l'intention de faire quelque chose; mais jusqu'à présent, sept ans après, nous n'avons rien fait. Si la résolution de mon très honorable ami était ainsi amendée, je crois qu'elle mériterait l'approbation unanime des membres de cette Chambre.

Je ne désire pas ajouter autre chose à ce sujet. Je crois que la défense de nos côtes et la protection de notre propre commerce importe au respect de soi-même qui devrait remplir le cœur de tout homme en ce pays. Vous dites que nous pouvons nous contenter de compter sur la Grande-Bretagne pour notre défense navale.

C'est pour cela que votent les honorables membres de la droite.

Eh bien, si nous assumons sous certain rapport le rang d'une nation, resterons-nous sous d'autres rapports, encore plus importants, au rang d'une colonie de la couronne?

Qui a fait cette déclaration? C'est le très honorable R. L. Borden, et l'honorable député de King ne niera pas son autorité ni sa véracité. Et je crois que le très honorable ministre a dit l'exacte vérité. En permettant au gouvernement britannique de voir à notre défense navale, nous occupons la position d'une colonie de la couronne et les honorables députés ne sauraient sortir de là, à moins de répudier le premier ministre.

Maintenant, je désire lire un court extrait au sujet de cette agitation, car toute cette discussion est le résultat de cette agitation. Un câblogramme spécial de Londres au "Globe" de Toronto, dit:

Londres, 7 mars.—La Grande-Bretagne, comme l'Allemagne et la France, est dans les convulsions d'une campagne militaire, mais conduite différemment. Il manque deux choses à l'agitateur britannique. La première est le sens de l'humour; la deuxième est l'incapacité de convaincre le pays en général qu'il poursuit un but national et ne fait pas de la politique de parti sous le masque du patriotisme le plus pur.

Naturellement, nul ne prétend que des hommes tels que lord Roberts ne sont pas fermement convaincus de la nécessité du service militaire obligatoire, mais les quelques hommes qui croient sincèrement que la Grande-Bretagne doit se préparer pour le jour où il lui faudra user de toutes ses ressources font exception à la règle commune.

En général, l'Anglais est enclin à croire qu'il y a anguille sous roche. En d'autres termes, il attribue ses manœuvres au désir de chasser les libéraux du pouvoir pour les remplacer par les conservateurs.

Les deux camps sont nettement tracés. La semaine dernière, l'association de la défense nationale a fait appel à M. Asquith. Les journaux conservateurs ont affirmé que l'association est une organisation non politique, mais la presse libérale a repoussé avec mépris cette assertion. Comme l'a dit un journal: "La conscription est une vieille hérésie tory tout comme la protection".

"Pauvre John Bull", dit un autre organe libéral, "il est maintenant tiraillé en tout sens par les divers groupes de gens qui s'efforcent de le réveiller". "Deux quilles contre une ou vous périssez", crie l'un des groupes. "Des dirigeables immédiatement, et par centaines, sans quoi vous êtes fichus", crie un autre. "Le service obligatoire immédiat, ou vous cessez d'être une nation", crie un troisième.

Par mer, par terre et du haut des airs des bataillons hostiles fondent sur lui, et des milliers de voix le supplient de se lever, de s'étirer les membres et d'ouvrir son gousset afin de se pourvoir des panoplies spéciales et brevetées qui sont nécessairees à sa sécurité.

Le journal tory relève ce défi et l'exhibe comme étant l'esprit de la presse laodicéenne, tandis que tout le monde s'agite et que chaque expert s'efforce de convaincre la nation britannique de la nécessité de se protéger contre l'agression.

Et la divertissante guerre de journaux bat son plein. Il n'est pas nécessaire de faire des prédictions au sujet du côté qui l'emportera en fin de compte, mais pour le moment, dans tous les cas, les honneurs restent aux libéraux. Une chose certaine, c'est que les ligueurs de la marine ont remporté une jolie veste cette année, n'ayant pas du tout réussi à faire la moindre impression sur l'opinion publique. Cela est dû en partie au fait que les relations anglo-allemandes deviennent plus amicales et à la détermination évidente des deux peuples de ne pas se laisser entraîner à des hostilités. Cela est aussi dû en partie à l'acceptation, par l'amiral von Tirpitz, au nom du gouvernement allemand, de la proportion navale proposée par le gouvernement britannique.

Maintenant, je désire discuter le dernier mémoire et la lettre du premier lord de l'amirauté. Comme on l'a démontré, on a pendant longtemps négligé de déposer cette communication devant la Chambre. Je ne critiquerai pas cela trop fortement. Il est probable que si j'eusse été dans la même position j'aurais fait la même chose. D'abord, je vois une bonne raison, au point de vue du très honorable M. Churchill, pour qu'il ne désire pas que cette correspondance soit rendue publique. Nous avions certains documents publics, d'où il a tiré certaines choses. Mais dans la dernière lettre il fait certaines déclarations que n'admettra pas une partie considérable—la majeure partie, je crois—de la population canadienne.

Pour moi, il est évident que M. Churchill a fait preuve de sagesse en désirant que ses déclarations restent confidentielles. Cela indique que M. Churchill a été terrorisé par les ligueurs rouges, comme le premier ministre du Canada a été terrorisé par les nationalistes. En mai dernier, il a indiqué ce qui était notre devoir: d'établir un service de police dans nos propres eaux—c'était là, en substance, ses propres paroles. Mais nous constatons que cette correspondance n'a pas d'abord été rendue publique; elle ne l'a été que lorsqu'il nous dit formellement que nous ne pouvons entreprendre ce travail, particulièrement la construction des gros navires—et je vais parler de cela dans un instant. Mais les honorables députés disent que M. Churchill avait le droit d'intervenir même dans la mesure de cette correspondance. Sans paroles acerbes, j'en appelle au jugement des honorables membres de la droite. Que diraient-ils si le premier ministre du Canada, ou tout autre ministre spécialement responsable de la question écrivait à un ministre britannique au sujet d'une question alors débattue dans la chambre des communes anglaise? Lorsque cette correspondance serait rendue publique ne considéreraient-ils pas que ce ministre aurait excédé ses fonctions en écrivant cette lettre? J'irai plus loin—je crois que lorsque la lettre de M. Churchill a été écrite, l'intention n'était pas qu'elle fut rendue publique. Mais il n'était guère diplomatique, il n'était guère dans la limite de ses droits, d'écrire, même privément, une correspondance qui ne s'accorde pas avec ses déclarations publiquess. Dans le premier mémoire que le très honorable premier ministre a présenté à la Chambre, le premier lord de l'amirauté dit qu'il n'interviendra en aucune manière en ce qui concerne la décision du parlement canadien sur cette grande question. Et cependant nous le voyons écrire une correspondance qui, à notre sens, est une tentative d'intervention au sujet de notre attitude. M. Churchill, en présentant le premier mémoire a affirmé clairement qu'il croyait qu'il serait très inconvenant de sa part, que d'essayer, même indirectement, d'influencer le parlement du Canada au sujet de sa décision. En présence de cette déclaration, je demande aux honorables députés de concilier cette correspondance avec cette promesse. J'irai jusqu'à dire que le premier lord de l'amirauté est sorti de sa sphère, même en correspondant comme il l'a fait avec le premier ministre ce qui doit avoir pour effet d'influencer ceux à qui la correspondance a été communiquée, si cela a pu avoir un effet quelconque. Cette correspondance indique clairement que le premier ministre a abandonné complètement le programme d'une marine canadienne. Que le programme du premier ministre soit basé sur la prétendue incapacité des Canadiens, cela est démontré par le mémoire de M. Churchill. Le premier pas fait par le premier ministre dénotant son manque de confiance envers les Canadiens a été fait lorsqu'il a refusé d'agir devant cette Chambre d'après les chiffres qui lui étaient donnés par ses propres fonctionnaires, nonobstant le fait que ces fonctionnaires, avaient devant eux les données qui leur auraient permis d'en arriver à une estimation convenable du coût de la construction de ces navires. Une seule raison peut être donnée pour l'envoi de ces chiffres dans les vieux pays, pour y être revisés, et c'est que les chiffres tels que fournis par le département du service naval ici, quant au coût de la construction, n'offraient pas l'argument que le Gouvernement croyait nécessaire afin de démontrer que le Canada ne pouvait pas construire les navires lui-même parce que cela coûterait trop cher. La lettre suivante écrite par le premier ministre à M. Churchill avait rapport aux difficultés de construction des gros navires de guerre. Je crois que c'était là une lettre très convenable de la part du premier ministre. Je suis absolument d'accord avec mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) lorsqu'il dit que si le premier lord de l'amirauté s'était borné à répondre à la question que lui avait posée le premier ministre, nous pourrions avoir eu un soupçon, mais il n'y aurait eu aucune raison de critiquer ce gentleman. Mais il n'a pas répondu à la question. Il a fait une dissertation sur ce que nous ne pouvions pas faire en Canada. Or, pour en revenir au mémoire même, ce mémoire admet que nous pouvons construire en Canada tous les navires, sauf les plus gros. Alors nous pouvons mettre de côté tout ce qui ne se rapporte pas aux plus gros navires.

Le premier lord de l'amirauté ne pouvait soutenir la question de la construction des autres navires lorsque l'ex-gouvernement

a reçu des offres de quelques-unes des plus grandes maisons de construction de navires des vieux pays, pour la construction, en Canada, de ces navires plus petits.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Y a-t-il dans ce mémoire un seul mot disant qu'il est peu sage de construire quelques-uns des navires qui formeraient les unités de la flotte canadienne en dehors des dreadnoughts?

M. GRAHAM: J'ai dit cela aussi nettement que je l'ai pu. Ce mémoire dit que nous pouvons construire tous les navires, excepté les cuirassés. En conséquence, je suis d'accord sur ce point avec mon honorable ami, et nous pouvons laisser de côté toute question autre que la construction des navires cuirassés. J'ai discuté cette question de rivetage avec les gérants de quelques-unes des maisons de construction de navires, et je constate qu'il n'y a rien dans cette prétention au sujet des riveurs. Lorsqu'on a établi les chantiers de construction de navires à Collingwood, on est allé en Angleterre, chercher de ces experts dont parle ce mémoire. Quelques-uns de ces hommes sont au Canada. Ils en ont formé d'autres, et comme résultat nous avons établi en Canada une industrie de la construction des navires. Le mémoire aurait raison, si nous n'eussions pas amené au Canada des gens pour prendre ces emplois. Nul n'a jamais supposé que l'on prendrait ces experts sur la ferme pour les mettre à construire des navires de guerre. Tous les pays qui ont entrepris de construire des navires de guerre ont amené des experts des divers pays où ils ont pu les trouver; ces experts ont servi de noyau pour commencer les travaux et ils ont instruit d'autres hommes. Ainsi je crois qu'à l'heure qu'il est nous avons en Canada un grand nombre de ces ouvriers riveurs.

Quelques-unes des choses dans ce mémoire, que M. Churchill n'affirme pas avoir écrit lui-même, démontrent que l'auteur ne connaît pas le Canada, ne sait rien de ses progrès, ni du développement de ses industries. Tout le monde sait que les plaques de blindage des navires de guerre sont beaucoup plus épaisse que les plaques d'un navire ordinaire; que ces plaques sont posées après que le navire a été lancé, et que la plaque de blindage est rarement fabriquée au même endroit que le navire; ces plaques pourraient être apportées au Canada par eau, comme elles le sont par chemin de fer en Grande-Bretagne, de l'usine au chantier de construction; de sorte que la prétention que nous ne pouvons faire des plaques de blindage ne tire guère à conséquence, même si c'était vrai.

La dignité du peuple canadien exige que pour réfuter ce mémoire nous démontrions que nous pouvons faire beaucoup de choses Le mémoire parle de canons, et afin d'augmenter le coût de l'outillage initial d'un chantier de construction de navires, il va jusqu'à mettre en ligne de compte l'établissement d'une usine pour la fonte des canons. Cela ne se fait pas dans la mère patrie; les soumissions ne comprennent pas le prix des canons ou des affûts. Il s'agit là d'une tout autre entreprise. Et les hommes qui construisent des navires dans les vieux pays ne fabriquent pas de canons. Pourquoi le rédacteur de ce mémoire s'efforce-t-il d'effrayer les gens du Canada en disant que l'outillage pour la construction des navires de guerre comprend une usine pour la fabrication des canons? C'est là une industrie tout à fait différente, et nul ne prétend que d'ici à quelques années le Dominion fabriquera ces canons. Lorsque l'on a proposé de fabriquer même des armes de mousqueterie en Canada, les honorables membres de la droite ont très vigoureusement attaqué cette proposition, en disant qu'il était impossible qu'on pût les fabriquer en Canada; et chaque fois qu'un léger accident se produisait, on en lisait un compte rendu en cette Chambre comme étant une preuve positive de notre insuccès. Soit dit à l'honneur du ministre de la Milice qui a toujours soutenu que ces fusils pouvaient être fabriqués au Canada, le fusil Ross est aujourd'hui considéré comme l'une des meilleures, sinon la meilleure arme de main en usage, et elle est fabriquée à Québec. Quelques-uns des mêmes gentlemen de la mère patrie, qui soutiennent que nous ne pourrions pas construire des navires en Canada, soutenaient alors que cette arme ne pouvait être fabriquée avec succès.

Le mémoire dit que la fabrication des machines requiert un traitement spécial. Le rédacteur de ce mémoire admet que des machines pourraient être construites dans le Dominion pour ces grands destructeurs de la vie humaine. Je suis heureux qu'il prenne cette attitude, car je crois que je pourrais appeler en témoignage des honorables députés non seulement de la gauche mais aussi de la droite pour démontrer que nous pouvons produire des machines égales aux meilleures du monde entier.

Je cite le mémoire:

> Pour le chantier de construction même, l'installation de lourdes grues et d'appareils nécessaires à la construction d'un navire d'environ 27,000 tonneaux coûtera très cher à l'agencement des bassins et cales pour soutenir ce poids demande beaucoup de soin dans le choix de l'emplacement, relativement à la nature du sol pour les bassins et aux facilités de lancement, de sorte que les chantiers existants ne seraient peut-être pas adaptés à cette fin.

Les honorables députés prétendront-ils que l'on ne saurait trouver dans le Dominion du terrain ayant assez de consis-

tance et d'adhésion pour servir de fondation au poids le plus lourd que l'on pourrait y placer au pied carré? Et cependant ce mémoire donne cela comme étant une des principales raisons pour lesquelles nous ne pourrions construire des navires en Canada. C'est trop en imposer à notre crédulité. C'est peut-être le paragraphe le plus insensé de tout le mémoire. Notre sol supporte tous les bassins dont l'auteur a jamais entendu parler, mais notre sol ne produirait pas un seul idiot comme le commis qui a rédigé ce mémoire:

Comme exemple du coût d'un chantier de construction de navires, il est bon de mentionner le fait qu'Elswick, afin de suffire à l'augmentation des travaux, a récemment ouvert un nouveau chantier qui coûtera approximativement trois quarts de millions de livres.

Ce passage du mémoire contredit une partie de la lettre qui nous dit qu'il en coûtera £15,000,000 pour installer un chantier de constructions navales.

L'hon. M. CROTHERS: Il n'a pas dit chantier de constructions navales.

M. GRAHAM: On s'explique de manière à faire croire qu'il en coûterait cette somme pour installer en Canada une industrie de construction de navire. Cela est tout à fait erroné. On peut établir en Canada, moyennant $4,000,000, un outillage de constructions navales prêt à commencer la construction des vaisseaux.

M. CROTHERS: Qui a dit cela? Pugsley?

M. GRAHAM: A Fore-River la somme dépensée pour la construction d'un chantier de navire n'a pas atteint $4,000,000.

M. CROTHERS: Qui dit cela? Slippery Bill?

M. GRAHAM: Je demande votre décision, monsieur le président. Je crois que l'honorable ministre devrait retirer cette remarque à l'adresse d'un membre de cette Chambre.

M. le PRESIDENT (M. Lalor) Je ne crois que l'honorable ministre ait voulu appliquer son épithète à un député en particulier.

M. GRAHAM: Le nom de l'honorable député a été mentionné deux fois. En justice pour la Chambre, à moins que le ministre dise qu'il n'a voulu viser aucun honorable député, il devrait se rétracter.

M. le PRESSIDENT: Si l'honorable ministre a voulu désigner un député il doit se rétracter.

M. GRAHAM: Eh! bien, je vais continuer, mais j'espère que même un ministre de la couronne n'aura pas plus de droits que nous n'en avons en cette Chambre. Je n'aimerais pas à appliquer une semblable épithète à un membre de la Chambre, quel qu'il soit.

J'étais à démontrer que l'établissement de chantiers de construction de navires, nonobstant tout ce qui a été dit dans ce mémoire, coûterait moins de $4,000,000.

Tenant compte de ce qui a été dit ci-dessus, il est évident qu'il serait peu sage pour le Canada de tenter d'entreprendre la construction d'un navire de guerre au moment actuel. L'installation de l'outillage coûterait à lui seul approximativement £15,000,000, et il ne serait pas prêt avant quatre ans. Pareille dépense ne saurait être justifiée qu'en supposant le Canada disposé à mettre en vigueur un programme continu de constructions navales pour livrer une succession de navires comme on le fait dans les plus grands chantiers de construction de navires en Angleterre et en Europe.

Voilà ce que j'appelle une ingérence dans nos affaires domestiques. Nous sommes à discuter cette même question à la Chambre; cela fait l'objet d'un débat. Cette estimation de £15,000,000 ou $75,000,000, n'est pas l'estimation du coût d'un chantier de construction de navires, tel que nous discutons les chantiers de construction et tel qu'ils sont discutés dans toutes les parties du monde. L'établissement d'une industrie en Canada pour la construction des navires de guerre, signifierait en même temps la construction d'autres navires, et nous ferions construire sur nos côtes, non seulement les navires de guerre dont nous aurions besoin, mais les navires marchands pour la navigation sur le Pacifique et sur l'Atlantique. Je suis d'accord avec ce qu'à dit l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) en 1909, que le programme d'une marine canadienne amènerait la renaissance de notre industrie de la construction des navires. Qu'il me soit permis de lire des parties de la lettre de M. Churchill:

J'inclus un tableau indiquant le coût d'une unité navale comme celle proposée, si elle était construite en ce pays: a) d'après les modèles et aux prix qui avaient cours en 1909-10, lorsque la conventiton australienne a été conclue; b) au moment actuel. Les augmentations considérables qui y sont indiquées sont dues en partie à l'augmentation de force des modernes croiseurs cuirassés ou aux croiseurs rapides.

Je crois pouvoir présumer que les armements qui figurent au mémoire à vous expédié le 23 courant, vous auront convaincu que l'idée de construire les navires cuirassés en Canada est impraticable. En conséquence, je n'ai pas essayé d'obtenir une autre estimation sur cette base; de fait, il serait presque impossible d'en faire une. Mais je puis dire sans crainte de me tromper que l'augmentation du coût ne saurait être prudemment calculée à moins de 25 ou 30 p. 100.

M. Churchill dit que nous ne pourrions construire au Canada les gros navires du modèle superdreadnought. Entre les deux côtés de la Chambre il y a une différence

d'opinion au sujet de cette question. Je crois qu'avant longtemps nous pourrions les construire en Canada. Une offre a été faite au Gouvernement actuel par l'une des grandes maisons de constructions navales, ayant des succursales dans les deux pays, de construire au Canada l'un de ces gros cuirassés d'escadre en moins d'un an et demi, si on lui donnait la commande.

Cette offre n'a pas été rendue publique, mais je crois pouvoir affirmer avec certitude que cette offre a été faite au Gouvernement, il y a quelque temps. Nul n'a affirmé positivement que l'opposition avait pour programme absolu de construire ces cuirassés en Canada. Tout ce que nous prétendons, c'est que nous pourrions construire au Canada tous les navires que nous devrions construire, et que nous devrions construire une unité navale. Il est admis que nous pourrions construire d'autres parties de l'unité navale, sauf les cuirassés. S'il était nécessaire de faire construire les cuirassés d'escadre en Angleterre, faisons-les y construire, mais qu'ils fassent partie des deux unités navales, l'une sur le Pacifique et l'autre sur l'Atlantique. Des deux côtés de la Chambre, les députés ont basé leurs faits sur ce qu'ils croyaient être des renseignements dignes de foi. Il n'y a pas de doute que le coût de l'entretien sera plus élevé en Canada qu'en Angleterre. Le peuple canadien est prêt à accepter cette augmentation du coût de l'entretien, parce que cela lui reviendra sous forme du prix des fournitures des navires, de l'entretien des hommes, nourriture, vêtements, etc.

J'arrive à un autre paragraphe:

> Naturellement, l'amirauté s'efforcera loyalement de faciliter le développement de tout programme naval praticable qui pourra paraître acceptable au Canada; mais la perspective de pouvoir coopérer dans une grande mesure au recrutement des équipages des unités est aujourd'hui beaucoup moindre qu'elle n'aurait été lors de la conférence impériale de 1909.
>
> Il faut se rappeler que la nouvelle loi allemande concernant la marine a nécessité une forte augmentation du nombre de navires que le gouvernement de Sa Majesté doit tenir armés, et toutes nos ressources en fait d'hommes sont maintenant utilisées dans la limite du possible, surtout en ce qui concerne les lieutenants, les officiers spécialistes (artillerie, torpilleurs et navigation) et les nombreux grades d'experts professionnels qui ne sauraient être improvisés et que l'on n'obtient qu'après des années d'entraînement assidu.

Bien que le premier lord de l'amirauté, si l'on met en vigueur l'arrangement que le Gouvernement a actuellement à l'étude, doive fournir les hommes pour trois des navires les plus gros que la science puisse imaginer ou que l'argent puisse payer, il dit dans ce paragraphe qu'il ne pourrait pas fournir un seul homme pour une marine canadienne. Est-ce là une déclaration juste de la part du premier lord de l'amirauté à l'un des dominions d'outre-mer, dont les représentants en cette Chambre des communes sont à discuter cette grande question, chaque côté ayant sa propre opinion? Dans cette communication, il va même jusqu'à laisser entendre, du moins, que si nous ne suivons pas la ligne de conduite tracée par lui et son Gouvernement nous ne saurions nous attendre à aucune aide de sa part pour le développement d'une marine canadienne, parce qu'il n'a pas d'hommes; mais, si nous suivons cette ligne de conduite, il a des milliers d'hommes à mettre au service de ces trois dreadnoughts. Si une pareille déclaration, dans des conditions semblables, était envoyée aux vieux pays par l'un des membres du Gouvernement actuel, que dirait M. Churchill lui-même?

Je crois qu'il nous traite plutôt d'une façon cavalière et cela ne me paraît pas convenable de la part d'un ministre du gouvernement anglais. Comme Canadien et comme membre de la Chambre des communes, je ne crois pas qu'il convienne au premier lord de l'amirauté de nous menacer dans le cas où nous insisterions pour avoir notre propre marine, lui qui nous conseillait en mai dernier d'avoir cette marine, de nous refuser l'aide même d'un seul homme.

Il est possible que nous nous trompions de ce côté-ci de la Chambre et que vous, vous ayiez raison, mais le premier lord de l'amirauté intervient dans nos affaires privées, il va aussi loin que cela, lui qui a promis dans un mémoire antérieur de ne pas intervenir même indirectement dans cette question qui est entièrement du domaine du Canada.

M. Churchill dit dans le dernier paragraphe:

> La récente expérience faite par certains états de l'Amérique du Sud, en ce qui concerne les vaisseaux du plus haut type a été très pénible et a entraîné un déplorable gaspillage d'argent, lequel aurait pu être probablement en grande partie évité si on avait eu dans le temps le soin de se munir d'établissements de première classe de même que d'un personnel de gens capables tant sur les navires qu'à terre.

Je veux tourner cet argument de M. Churchill contre lui-même. Supposez, comme le premier ministre l'a déclaré et comme quelques-uns de ses partisans l'ont vigoureusement prétendu, que ces vaisseaux soient ramenés au Canada, l'argument de M. Churchill peut être complètement retournée contre lui-même. Si on ne fait aucun préparatif en vue de construction de navires ou de la réparation de ces gros vaisseaux au Canada, ils ne tarderaient pas à se détériorer si on les ramenait au Canada. En me servant de son argument, si nous devons jamais ravoir

ces vaisseaux au Canada, il est absolument nécessaire que nous commencions immédiatement à mettre à exécution cette partie du programme d'une marine canadienne qui exige la construction de chantiers maritimes ou l'on pourrait faire la plus grande partie de la réparation de ces vaisseaux. Je n'étais pas présent à la Chambre quand le dernier mémoire de M. Churchill a été lu et j'ai été grandement surpris d'apprendre que les honorables membres de ce côté (la droite) ont applaudi la partie qui déclare que les Canadiens ne pourraient pas faire certaine chose, quand, comme question de fait, tout le monde sait que nous pouvons faire les choses que M. Churchill nous défend. Si nous devons jamais avoir l'industrie de la construction maritime au Canada cette occasion d'aider à la défense navale de l'empire nous donne l'occasion de commencer et sur la côte de l'Atlantique et sur la côte du Pacifique.

Je me rappelle que, quand j'étais ministre des chemins de fer, il m'a été dit qu'il était impossible pour les Canadiens de construire le pont de Québec. J'ai visité le pont du Forth et j'ai eu l'occasion de rencontrer un grand nombre de constructeurs des vieux pays; d'un commun accord ils ont prétendu qu'au Canada nous ne pouvions pas entreprendre avec succès la construction de ce pont. Ils m'ont dit: C'est l'entreprise la plus considérable du genre dont il soit fait mention dans l'histoire du monde, déclarant que je commettrais une erreur considérable si je tentais de faire exécuter cet ouvrage par des Canadiens. J'ai appelé à mon secours les ingéniuers les plus éminents que j'ai pu trouver sur ce continent, et avec eux un ingénieur de Londres, et après mûr examen, ils ont tous reconnu que ce pont pouvait être construit au Canada d'après des plans dressés au Canada. Lorsque j'ai fait voir à ces ingénieurs les plans, ils ont choisi un dessin fait au Canada, comme étant le meilleur et ils ont adjugé les travaux à une compagnie canadienne comme étant la plus qualifiée pour entreprendre l'ouvrage.

Ceux qui connaissent quelque chose au ministère des Chemins de fer et au ministère des Travaux publics au Canada s'amusent lorsqu'ils prennent connaissance de ce que dit le mémoire au sujet des grues et des poulies; il est absolument ridicule de prétendre que le Canada ne peut les fournir. Qunad nous avons entrepris la construction du pont de Québec, nous n'avons pu trouver dans le monde de machines assez considérables pour ces travaux, mais la construction de nouvelles machines nous a permis d'entreprendre l'ouvrage avec succès.

Allez-vous prétendre qu'on ne pourrait trouver au Canada pour la construction maritime la même intelligence et le même esprit d'entreprise qui ont présidé à la construction du pont de Québec, travail qui, comme je l'ai dit, est le plus considérable du genre exécuté dans le monde entier? Allez-vous prétendre que les Canadiens ne peuvent pas faire ce qui a été fait au Japon ou aux Etats-Unis et ailleurs. Le mémoire dit que les chantiers maritimes qui ont été établis en Espagne ont eu besoin de la finance et de la direction de compagnies anglaises. Il n'y a pas là d'arguments contre la construction de navires au Canada, parce que ce que le gouvernement libéral voulait, c'était d'engager quelqu'une de ces grandes compagnies de constructions maritimes à établir ses industries dans le Dominion, d'emmener d'abord ici leurs experts et de donner ensuite à nos ouvriers, sur une grande échelle, l'entraînement nécessaire à la construction des navires. Je puis ajouter que quelques-unes des maisons les plus importantes des vieux pays étaient prêtes à consentir à cela. Nos gens ont l'intelligence, l'habileté et le courage nécessaire pour mener à bonne fin cette industrie comme les autres industries. Nous avons au Canada la matière première pour ce genre d'ouvrage et si nous perdons la chance qui s'offre à nous il ne nous sera plus possible de demander au reste du monde d'avoir confiance à notre habileté et en nos ressources. Nous avons le charbon, le fer et les plus beaux gisements de nickel du monde, autant de choses qui sont des facteurs puissants dans la construction des grands vaisseaux. A titre d'exemple je puis dire que lorsque, il y a quelques années, M. Clergue a visité le nouvel Ontario et a déclaré qu'il était possible d'établir dans ce territoire l'industrie de l'acier, on a admiré son courage, mais on a mis son jugement en doute. Il a commencé à exploiter l'industrie de l'acier au Sault-Sainte-Marie, mais à un moment donné la province d'Ontario a dû intervenir et aider financièrement cette compagnie privée, qui est devenue plus tard une des industries de l'acier les plus importantes du continent; le capital des vieux pays a commencé à s'y intéresser et aujourd'hui personne ne doute de la sagesse du gouvernement d'Ontario lorsqu'il est intervenu, bien qu'on l'en ait blâmé au début. Ce qui a été fait pour l'industrie de l'acier au Sault-Sainte-Marie peut être fait ailleurs au Canada pour l'industrie de la construction maritime. On fabrique déjà à Sydney des plaques d'une certaine épaisseur; on trouve là tous les éléments qui contribuent à l'exploitation de l'acier, et avec l'énergie et l'esprit d'entreprise que l'on y a déployés et que l'on y déploiera à l'avenir, que l'on ne vienne pas me dire que les usines de Sydney ne peuvent pas manufacturer tout ce qui est du ressort de cette ligne et que l'on fabrique n'importe où dans le monde.

Le mémoire annexé à la lettre de M. Churchill fait allusion à la capacité des Canadiens de fabriquer les appareils électriques nécessaires à ces navires, mais j'attirerai l'attention de M. Churchill sur le fait que le Canada, tout en étant à ses débuts, ne le

cède en rien à la Grande-Bretagne en ce qui concerne le développement d'énergie électrique ou la fabrication des appareils nécessaires à l'application de l'électricité. Je voudrais bien voir le député de Hamilton-est aller dans son comté et dire aux Westinghouse: Nous ne pouvons pas construire des navires au Canada, parce que M. Churchill prétend que nous ne connaissons pas suffisamment les moyens d'appliquer l'électricité.

Je défie le député de Peterborough d'aller dans son comté, d'y convoquer une réunion des employés de la Canada Electric Company et de leur dire: Vous êtes de bons hommes dans votre position mais vous occupez un rang inférieur dans la construction des appareils électriques, car M. Churchill déclare que nous ne pouvons pas construire de vaisseaux au Canada parce que vous n'avez pas encore assez de connaissance en électricité. Si l'honorable député de Peterborough allait faire une affirmation comme celle-là, il recevrait comme réponse: Assurément, vous n'irez pas voter pour une politique aussi stupide; retournez-vous-en et dites à M. Churchill qu'en électricité nous pouvons faire tout ce qui se fait ailleurs dans le monde.

Je crois qu'il est dans l'intérêt de l'empire que nous nous attachions à ce que les pères de la Confédération avaient dans l'idée, à savoir: la coopération, mais non pas la centralisation; la liberté pour toute unité de l'empire britannique de régler ses affaires comme elle l'entend, pourvu que ce ne soit pas contraire au bien général de l'empire. Je crois qu'au point de vue impérial, c'est la meilleure politique et qu'elle aurait pour effet de nous rapprocher de l'empire. M. Churchill a, je crois, commis une grande erreur—je ne me servirai pas de termes plus forts—en allant aussi loin qu'il l'a été, c'est-à-dire d'indiquer au peuple du Canada ce qu'il est capable ou incapable de faire, à ce sujet. Je crois aussi que la majorité du peuple du Canada a foi dans ces paroles de Kipling: Nous ne sommes ni des dieux ni des enfants, mais des hommes habitant la terre des hommes.

Nous ne combattons pas l'idée de donner un certain montant d'argent à l'empire; nous luttons pour un principe sur lequel reposent les fondements de la Confédération, ainsi que l'harmonie et l'unité qui devrait régner entre les différentes parties de l'empire et la mère patrie. Nous croyons que si l'on tente de faire adopter cette mesure avec trop de précipitation, le peuple canadien ne sera pas traité avec justice. Tout le monde admet qu'il n'y a pas d'urgence aujourd'hui et que nous avons le temps de réfléchir.

Le Canada, à l'exception d'une province en particulier, nesongeait pas à la marine aux dernières élections. Mais, aujourd'hui le peuple canadien a eu son attention attirée sur cette question et il comprend la

situation; il est au fait des opinions des deux partis politiques, et ce serait agir conformément aux principes britanniques de le consulter sur cette question qui est nouvelle avant de prendre une décision qui aurait pour effet de faire rétrograder nos relations avec la mère patrie. Il ne serait pas au-dessous de la dignité du Gouvernement, même à cette heure tardive, de demander au peuple son opinion sur cette question.

Jeudi, 13 mars 1913.

(Suite du débat.)

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe) (texte): Monsieur le président, au cours de la semaine dernière, parlant devant ce comité, j'ai discuté la question d'urgence et prouvé, je le crois, que cette urgence n'existait pas. Dans une seconde partie de mon discours, j'ai établi que la contribution de 35 millions représentait une contribution de $5.00 par tête d'habitant canadien, et que, puisque le Gouvernement voulait nous mettre en *co-partnership* avec l'Angleterre, il n'était que juste que nous payions une contribution annuelle égale à celle que payaient les Anglais.

Je n'ai pas l'intention, monsieur le président, de couvrir de nouveau le terrain que j'ai parcouru la semaine dernière, mais je veux aujourd'hui discuter avec vous la politique préconisée par le Gouvernement actuel, et les raisons que celui-ci apporte contre la politique de l'opposition.

Je veux discuter avec vous, monsieur le président, une question qui, à mon sens, est tout à fait contraire à notre Constitution.

Le Gouvernement de ce pays demande de souscrire de l'argent afin de bâtir trois vaisseaux qui seront mis à la disposition de l'amirauté anglaise. L'opposition rencontre cette proposition en disant qu'elle ne veut pas qu'une contribution de 35 millions soit envoyée en Angleterre, et que l'argent de notre pays soit dépensé pour construire des dreadnoughts. Nous voulons que l'argent de notre pays soit dépensé au Canada au lieu de l'envoyer en cadeau à l'Angleterre; nous voulons que nos deniers servent à construire notre propre marine servant à la défense de notre territoire et de notre commerce.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a cru trouver un argument en disant que si la politique de l'opposition était mise à exécution, les vaisseaux construits en Canada seraient démodés avant que l'on puisse s'en servir. Il a dit que nos vaisseaux seraient absolument "obsolete"; c'est le mot qu'il a laissé tomber de ses lèvres. Il a ensuite changé ce mot en celui "obsolescence". J'ai eu l'occasion d'aller à la bibliothèque du Parlement pour chercher dans le dictionnaire anglais-français, Clifton et Grimaux, ce que ce mot signi-

fiait, afin de me rendre compte de ce que le ministre de la Marine voulait dire. Les autorités disent: qu'une chose est " obsolescence " quand elle est venue hors d'usage, quand elle a vieilli, et le dictionnaire anglais-français, que j'ai consulté, est une autorité en la matière.

Maintenant, monsieur le président, est-il possible que l'honorable ministre de la Marine a voulu nous faire comprendre que si nous bâtissons nos vaisseaux en Angleterre ils ne vieilliront pas. Est-il possible que l'honorable ministre veut nous faire croire que les vaisseaux bâtis en Canada vont vieillir plus vite que ceux bâtis en Angleterre. Je comprends que des vaisseaux peuvent devenir démodés, hors d'usage. Par exemple, le "Niobé", bâti en 1899, comme croiseur de première classe, était devenu en 1910 " obsolete ", c'est-à-dire démodé comme croiseur de première classe; mais il avait encore de la valeur comme unité navale, puisque le gouvernement anglais l'a vendu au gouvernement canadien au prix de $1,035,000. Je ne puis comprendre que le gouvernement anglais nous aurait vendu au prix mentionné un vaisseau qui n'aurait eu aucune valeur. Prétendre que le gouvernement anglais aurait agi de cette façon serait une accusation des plus graves portée contre le gouvernement de la mère patrie, qui aurait pris notre argent pour un vaisseau n'ayant aucune valeur.

Autre comparaison: Le gouvernement anglais bâtit des croiseurs-dreadnoughts de 28,000 tonnes, et pendant le même temps l'amirauté américaine discute la question de mettre en chantiers un croiseur-dreadnought de 40,000 tonnes au prix de 22 millions de piastres. Le vaisseau anglais comparé au vaisseau américain pourrait être "obselete", démodé; mais si vous le comparez à un vaisseau de 28,000 tonnes bâti aux Etats-Unis, dans le même temps, il serait ridicule de dire que le vaisseau anglais est démodé.

Ma prétention, c'est que le vaisseau anglais du type des croiseurs-dreadnoughts américains, bâtis la même année, lorsqu'ils sont de la même classe, ne sont pas plus " obsolete " les uns que les autres.

Tout ce qui sort de la main de l'homme, dès que l'agencement des différentes parties en est décidé et commencé, devient par là même destiné à vieillir, et le navire de guerre bâti dans les eaux canadiennes, en même temps que le navire de guerre de la même valeur bâti dans les eaux anglaises, a la même valeur et la même puissance.

On nous dit ensuite que nous ne pouvons pas avoir dans le pays les ouvriers pour bâtir nos vaisseaux, et si, par extraordinaire, nous réussissions à bâtir nos vaisseaux avec le concours de nos ouvriers, nous n'aurions pas de marins pour monter ces vaisseaux.

L'énoncé de ces deux propositions est déjà extraordinaire; mais ce qui est plus extraordinaire encore, c'est de constater que ces deux propositions ont été soulignées par les applaudissements enthousiastes des députés qui siégent derrière les banquettes ministérielles.

Quand on pense, monsieur, que le gouvernement du jour est dirigé par les héritiers politiques de ceux qui, par leur génie, par leur persévérance, par leurs efforts, ont été capables, en 1867, de grouper sous une même construction les possessions anglaises éparses sur le continent nord américain; quand on pense que les pères de la Confédération, dans un pays immense, mais à peine peuplé, ont été capables par leur génie de relier, en 1867, les Provinces maritimes à la province de Québec, par le chemin de fer de l'Intercolonial au coût de 70 millions de piastres, et qu'ils ont pu commencer et mener à bonne fin la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien pour relier ensemble les différentes provinces du Dominion; quand ces mêmes hommes et leurs successeurs ont réussi par leur persévérance et la continuité de leurs efforts à nous obtenir une à une toutes nos libertés constitutionnelles, et à nous faire jouir dans toute sa plénitude du gouvernement responsable, il est regrettable de constater qu'en 1913 leurs successeurs sont incapables de comprendre l'importance de la défense navale de ce pays, alors qu'ils ont hérité de ceux qui les ont précédés.

Il est excessivement regrettable que le Gouvernement actuel se sente incapable de remplacer dignement les anciens chefs conservateurs dont ses membres se croient les héritiers.

Mais on nous dit que le Canada, après avoir obtenu la somme complète de toutes ses libertés constitutionnelles et son autonomie la plus parfaite, devrait maintenant se servir de cette liberté pour décider que son autonomie doit être remplacée par une association avec les différentes parties de l'empire britannique et d'assurer par là la réalisation du rêve de l'impérialisme. Et c'est là que, suivant moi, le Gouvernement outrepasse les limites de son mandat.

Le Parlement qui siège en ce moment dans cette enceinte a été élu le 21 septembre 1911 pour assurer le développement du Canada et pour dépenser les revenus de ce pays; mais il doit remplir ses fonctions en restant dans les limites de son mandat. Je prétends qu'avec le régime dont nous jouissons, le Gouvernement actuel a été investi, de par le vœu de la majorité des électeurs, du soin d'administrer les affaires du pays, mais il doit borner cette administration dans les limites que lui prescrit la Constitution. Nous n'avons jamais été élus pour prendre à même les revenus du fonds

consolidé du Canada la somme de 35 millions de piastres pour les donner à l'Angleterre, et c'est pourquoi nous nous opposons à l'adoption du bill que nous discutons en ce moment.

Parlant en mon nom personnel, mais réflétant, je le crois, l'opinion unanime des membres de l'opposition, je dis au Gouvernement: Si vous croyez que ce projet de loi a l'approbation de la majorité des électeurs de ce pays, soumettez votre projet sans crainte aux électeurs et obtenez des électeurs de ce pays le pouvoir de divertir cette somme de 35 millions, mais tant que vous n'aurez pas obtenu cette autorisation du peuple de notre pays, nous nous opposerons à la passation de votre loi.

Ce n'est pas pour notre plaisir ni pour notre agrément que nous persistons sans faiblir dans notre attitude; ce n'est pas pour le vain plaisir de faire des discours que nous passons nos jours et nos nuits, et que nous entassons arguments sur arguments, mais c'est dans l'espérance que le Gouvernement finira par comprendre que nous voulons faire tout notre devoir vis-à-vis de ceux qui nous ont élus pour les représenter Si vous ne voulez pas soumettre la mesure actuellement en discussion à la considération des électeurs, retirez-la, et nous vous appuierons dans la mesure de nos forces pour vous faire obtenir les deniers dont vous avez besoin, et pour appuyer la législation que vous passerez; mais à la condition formelle que ces deniers soient dépensés dans le pays, et que cette législation soit destinée à assurer le développement du Canada.

Avant de concourir dans la réalisation du rêve impérialiste, je crois qu'il est bon que le Gouvernement comprenne que le pays n'admettra jamais que l'opposition passe ses jours et ses nuits à accumuler arguments sur arguments, à entasser citations sur citations, et que la seule réponse qu'elle obtiendra de ceux qui détiennent les rênes du pouvoir, soient des remarques plus ou moins pertinentes lorsque nos raisons ne rencontrent pas un mutisme parfois insolent. Il n'y a personne dans cette Chambre, et il n'y a personne dans le pays qui croira un seul instant que les arguments présentés par les députés de l'opposition ne méritent pas au moins une réponse satisfaisante de la part du Gouvernement.

Vous voulez nous faire croire que les hommes qui ont fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui sont incapables de pourvoir à la défense navale de leur pays; vous voulez faire croire que le Canada, dont le développement industriel et ouvrier fait l'admiration du monde entier et attire chaque année des centaines de milliers d'immigrants, est dans l'impossibilité de fournir les ouvriers capables de réaliser les constructions navales; et vous voulez de plus faire croire à la population que si jamais elle réussissait à bâtir des navires pour sa protection, on ne pourrait trouver parmi elle assez de patriotisme pour avoir des marins décidés à défendre leurs pays. Eh bien, moi, je vous déclare que toutes ces propositions sont inacceptables, et pour les députés qui siègent dans l'opposition et pour la majorité des électeurs de ce pays. Ce qui me peine le plus, c'est de constater que de pareilles déclarations tombées des lèvres autorisées de ceux qui nous gouvernent ont été reçues aux applaudissements de la majorité des députés qui siègent à votre droite. Mais je ne puis croire que ces propositions, quand elles seront soumises au peuple du Canada, ne seront pas condamnées, et c'est pourquoi je m'oppose à la politique préconisée par le Gouvernement.

Le très honorable premier ministre, se sentant incapable de faire prévaloir sa politique sur cette question, et ne trouvant pas dans son entourage des hommes suffisamment doués pour convaincre cette Chambre et pour convaincre le pays, a jugé à propos de se mettre sous la protection du premier lord de l'amirauté. Et c'est pourquoi nous avons eu lundi soir le nouveau mémoire signé du très honorable Winston Churchill.

Je m'insurge avec toute l'énergie dont je suis capable contre l'immixtion dans notre politique du premier lord de l'amirauté anglaise.

M. PAQUET (L'Islet): L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. GAUTHIER: Oui, avec plaisir.

M. PAQUET: Est-ce que le très honorable sir Wilfrid Laurier, quand il était premier ministre, ne prenait pas les conseils de l'amirauté. Ceci est, je crois, une question raisonnable.

M. GAUTHIER: Oui la question est raisonnable et je vais lui donner une réponse raisonnable. Quand le très honorable sir Wilfrid Laurier, pendant ses quinze années d'administration, a rencontré les représentants du gouvernement anglais, et qu'il a discuté avec eux les questions de défense sur terre, les questions de défense navale et les questions générales intéressant la gouverne générale de l'empire, il a suivi la direction technique de ceux qui étaient chargés par leur position officielle d'assurer la suprématie de l'empire. Mais chaque fois que les autorités impériales ont voulu empiéter et lui faire accepter une direction politique, le très honorable sir Wilfrid Laurier s'est constitué le champion de notre autonomie et de nos libertés constitutionnelles. Il a su résister à tous les pièges et à toutes les embûches, et c'est la différence avec le premier ministre actuel du Canada. Si nous examinons les documents produits lundi dernier, le très honorable

premier ministre du Canada a demandé au premier lord de l'amirauté, des explications techniques sur les constructions navales, et le premier lord de l'amirauté lui a répondu en lui imprimant une direction politique que l'on veut maintenant imposer à ce Parlement et à ce pays: en d'autres termes, le très honorable premier ministre est devenu la victime de la première embûche qui lui a été tendue, et si je dois dire toute mon opinion, je préfère la conduite du très honorable chef de l'opposition résistant durant quinze années à tous les empiétements, à la conduite du premier ministre actuel qui est incapable de résister à la première tentative dont il est la victime.

Soixante-dix années de lutte ont assuré à ce pays la plénitude de tous les privilèges du gouvernement responsable, et si par faiblesse nous allions céder aux demandes du premier lord de l'amirauté, nous démériterions de la confiance que les électeurs du Canada ont mis en nous quand ils nous ont élus comme leurs représentants.

Je ne reconnais ni au très honorable chef du Gouvernement, ni à ses ministres, ni à son parti, le droit de sacrifier les libertés de notre peuple, ni pour l'avancement du parti tory au Canada, ni pour la satisfaction des ambitions personnelles des hommes politiques de la Grande-Bretagne. Mais désireux de faire mon devoir comme mandataire du peuple, je m'opposerai comme je l'ai déjà fait à l'adoption de ce projet, et je vous déclare d'avance, monsieur le président, que si je termine en ce moment mes remarques, j'ai l'intention, à une date ultérieure, de continuer à discuter jusque dans ses moindre détails cette mesure qui, à mon sens, est la plus importante qui ait jamais été discutée dans ce Parlement depuis que nous avons réellement le gouvernement responsable.

M. NESBITT: L'autre soir, j'ai discuté pendant quelque temps l'article 2 du présent bill, et je désire m'occuper ce soir de l'amendement. Au lieu d'adopter le projet de contribution que le présent Gouvernement a proposé, je crois qu'il est de toute nécessité que nous prenions la responsabilité de protéger non seulement nos côtes et nos villes du littoral, mais nos routes commerciales et notre commerce maritime.

Quelqu'un a laissé entendre que la construction de ces trois navires au Canada coûterait beaucoup plus cher que leur construction en Angleterre. En 1909, l'amirauté calculait qu'une escadre comprenant un croiseur cuirassé du type "Indomitable" coûterait £3,700,000. Si l'on ajoute 10 p. 100 pour tenir compte du renchérissement de la construction depuis cette date, on obtient $20,300,000, et si l'on ajoute encore 25 p. 100, le prix de la construction de ces deux escadres au Canada revient à $50,000,000. Nous consentirions volontiers à payer 25 p. 100 de plus, afin de construire ces deux escadres au pays, car ils nous seraient amplement remboursés par les avantages qui découleraient de l'établissement au Canada de l'industrie des constructions navales.

On admet généralement que de grandes forces interviennent par tout l'univers pour en assurer la paix, et si cet événement se réalisait et si la construction de navires de guerre devenait inutile, les chantiers maritimes pourraient servir à la construction de bâtiments marchands. Pour des raisons stratégiques, l'Angleterre a cru bon de faire revenir ses flottes des côtes de l'Atlantique et du Pacifique; il est donc doublement nécessaires que nous entreprenions nous-mêmes d'établir une organisation pour la surveillance des mers.

Quant à la lettre de M. Winston Churchill, je suis d'avis que le premier lord de l'amirauté a fait preuve de beaucoup d'indiscrétion, et je ne m'étonne pas que le premier ministre ait eu de la répugnance à communiquer le mémoire à la Chambre. Celui-ci insiste sur la nécessité d'obtenir des artisans experts, mais je puis dire que, pour réaliser notre projet, nous nous proposions de faire construire ces navires grâce à l'établissement en ce pays de grands chantiers maritimes, et que nous espérions que les maisons anglaises intéressées amèneraient leurs artisans et leurs ouvriers d'élite.

Nous ne nous proposions pas de fonder des chantiers maritimes dans la Nouvelle-Ecosse ou dans la province de Québec sans l'aide de gens d'expérience; notre intention était de faire venir ici quelques-unes des plus anciennes maisons de construction navale d'Angleterre avec leurs artisans, et elles n'auraient pas eu de difficulté à se procurer les machines nécessaires.

Dans sa lettre, M. Winston Churchill en vient, pour ainsi dire, à la conclusion que nous ne pouvons pas construire ces navires au Canada. Pour parler avec modération, je dirai qu'il a beaucoup d'audace pour tirer cette conclusion. Il parle de Vickers Sons & Maxim et des Brown, et si je ne me trompe, ces deux maisons étaient prêtes à établir ici des chantiers maritimes.

M. PUGSLEY: Les deux ont soumissionné.

M. NESBITT: A vrai dire, cette lettre est stupide; elle ne vaut pas la peine qu'on se fâche à son sujet. M. Churchill a eu beaucoup de présomption; ainsi qu'on l'a fait observer, il insulte la population canadienne. Il peut être parfaitement apte à donner des conseils à l'amirauté sur le stationnement des navires et le choix des officiers; mais il en est autrement lorsqu'il

s'occupe de questions techniques relevant de la mécanique.

Quant aux plaques de blindage, je crois que les grandes aciéries de la Nouvelle-Ecosse et l'aciérie du Sault pourraient fabriquer les machines nécessaires au laminage de ces plaques.

J'ai tenté d'établir qu'il serait sage de notre part de construire des escadres. Même si nous continuons nos contributions à l'Angleterre, nous serions obligés un jour, à cause du développement que prendra ce pays, de construire quand même une flotte canadienne. A l'heure qu'il est, personne ne prétend qu'il y ait un besoin pressant, et à mon avis, ce serait un pur gaspillage que d'employer les $35,000,000 de cette manière. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de construire une flotte d'ici à deux, trois, ou même cinq ans; cependant, le Gouvernement actuel aurait dû se mettre à l'œuvre pour réaliser le projet de ses prédécesseurs au pouvoir. Dans ce cas, quelques-uns des croiseurs rapides et des contre-torpilleurs seraient achevés, et nous aurions fait un premier pas, comme l'Australie. En n'observant pas les arrangements pris avec l'Australie, nous lui avons manqué de parole.

Non seulement nous avons manqué à notre parole, mais nous avons agi imprudemment.

La différence du coût dont on a tant parlé a été grandement exagérée au cours du débat. Aucun Canadien, libéral ou conservateur, ne saurait douter qu'il nous faudra un jour avoir une marine canadienne. On a soutenu que l'Allemagne est la principale source du danger qui menace la prépondérance anglaise, mais je n'ai jamais pu me convaincre que l'Allemagne augmente sa flotte pour attaquer la Grande-Bretagne.

L'an dernier, le "Times" de Londres a prié six Anglais et six Allemands de lui écrire des lettres exprimant leur avis sur le danger d'un conflit entre l'Allemagne et l'Angleterre. M. Balfour a été le premier Anglais à répondre en Grande-Bretagne. Les opinions formulées étaient fort intéressantes et on ne pouvait pas conclure de ces écrits qu'il y avait un danger de guerre entre les deux pays. Alors, quelle est la nécessité de cette contribution? La Grande-Bretagne nous a dit qu'elle ne permettra à aucun pays d'avoir une flotte égale à la sienne et qu'elle doit conserver le rang qu'elle occupe.

Par cette contribution, nous ne la soulageons aucunement. Pourquoi donc ne pas poursuivre la construction de notre flotte afin que nous puissions prêter main-forte à la Grande-Bretagne dans les temps de crise, car c'est dans ses possessions lointaines qu'elle est le plus menacée? Avant que des troubles éclatent, nous pourrons peut-être protéger nos rives, sinon nos routes commerciales. Si la construction d'une flotte au Canada était confiée à quelques députés de la droite que je pourrais nommer, il ne s'écoulerait pas cinq ans, ni même quatre ans, avant que nous fussions en état de commencer les travaux.

Je ne conçois pas la raison d'un conflit d'opinions entre les deux côtés de la Chambre. M. Winston Churchill a troublé un guêpier par sa lettre inepte et mal avisée au premier ministre que, je ne m'en cache pas, il eut mieux valu ne pas publier, car je suis convaincu qu'elle provoquera beaucoup de rancœur dans tout le pays. Quant à moi, je ne m'en soucie guère, parce que M. Churchill est jeune et que le mal peut être réparé. Dans quelques années, lorsqu'il jettera les yeux sur cette lettre, il rougira de l'avoir écrite.

Je ne saurais m'empêcher de croire que nous avons commis une faute grave en retardant la mise à exécution du programme naval de 1910. Je prie donc le Gouvernement de revenir sur sa décision. Je ne crois pas qu'il y ait un Canadien de naissance qui pense que les Canadiens ne peuvent faire ce que les Américains peuvent faire. En mécanique, M. Churchill n'est pas mieux renseigné que moi sur la construction d'un navire, et lorsqu'il déclare que nous ne pouvons pas construire de navires en ce pays, il dit quelque chose d'inepte et de très blessant.

Je suis parfaitement d'accord à dire avec le député de Renfrew-sud que le projet ministériel tend à la centralisation et à la domination de Downing Street qui blessera les Canadiens, parce qu'ils administrent leurs propres affaires depuis tant d'années; et je me demande s'ils ne consentiraient pas volontiers à payer le coût supplémentaire d'une flotte canadienne et de son entretien, afin de protéger les rives du Canada et ses artères commerciales. Puisqu'ils veulent avoir la gestion de leurs propres affaires, ils consentent à en payer les frais.

Ce débat fera beaucoup de bien et renseignera la nation canadienne sur cette question navale qui n'a jamais été discutée à fond en sa présence. J'espère qu'il n'est pas trop tard pour que le Gouvernement retire ce projet de loi et applique la loi navale de 1910. Qu'il augmente autant qu'il lui plaira la dépense à faire aux termes de cette loi et nous nous joindrons à lui. Je suis d'avis que c'est uniquement par orgueil que le Gouvernement ne le fait pas, car il a déposé ce projet de loi, et il ne veut pas reculer. Si nous devons un jour construire une flotte canadienne, pourquoi enverrions-nous $35,000,000 pour venir en aide à la Grande-Bretagne qui ne nous demande pas notre concours et qui n'en a pas besoin. J'avertis le Gouvernement que les apparences sont que nous aurons des temps plus durs au Canada dans un an ou deux; il n'y a pas un commerçant de ce pays qui ne s'y prépare pas, et la rareté de l'argent se fait déjà sentir. Il vaudrait beaucoup mieux dépenser ces $35,000,000 au Canada pour construire une flotte ca-

nadienne, plutôt que de les envoyer hors du pays. Que le Gouvernement s'en tienne à la flotte actuelle, qu'il l'augmente à son gré, et nous lui donnerons notre appui.

M. LOGGIE: Au sujet de la lettre de M. Churchill communiquée par le premier ministre, je puis dire qu'il est clair que le mémoire n'a trait qu'aux gros navires et qu'il ne se rapporte pas aux autres petits navires qui contribuent à former une escadre. Si nous avions assez de temps et d'argent, nous pourrions construire les gros navires au Canada, mais nous ne prétendons pas pouvoir le faire rapidement en ce moment. S'ils sont construits dans le Royaume-Uni, ils pourront être remis à l'amirauté en moins de temps que les navires qui seraient construits au Canada. Dans sa lettre du 24 janvier, M. Churchill tient ce langage:

Je crois pouvoir présumer que les arguments formulés dans le mémoire du 23 courant vous ont convaincu que l'idée de construire de tels navires au Canada est impraticable.

Ces paroles démontrent clairement que le mémoire n'a trait qu'aux gros vaisseaux, mais il ne dit pas que nous ne pouvons pas construire rapidement les vingt-quatre autres navires qui compléteraient les deux escadres.

Un autre paragraphe du mémoire est ainsi conçu:

Outre la réponse à votre question principale, il paraît désirable de discuter un autre point. L'amirauté essaiera loyalement de faciliter le développement de toute politique navale pratique que le Canada pourrait adopter, mais il y a moins de chance que lors de la conférence de 1909 qu'elle pourra aider le Canada à compléter ses équipages.

Il me semble que voilà une bonne raison d'entreprendre immédiatement de former des marins pour fournir des équipages aux navires canadiens. En ce qui concerne ce paragraphe, il ne fait que corroborer les déclarations faites en juillet dernier à la chambre des communes d'Angleterre par le premier lord de l'amirauté, à savoir que, vu que la loi navale allemande décrétait l'augmentation du nombre des navires qui devaient être prêts à combattre à un moment d'avis, il était nécessaire d'augmenter aussi la marche des navires anglais prêts à combattre.

Je veux appeler l'attention de la Chambre sur le paragraphe suivant du mémoire:

En 1909, on a étudié l'opportunité de la création par le Canada, sur l'océan Pacifique, d'une escadre équivalente à celle de l'Australie, et impliquant une dépense initiale de £3,700,000 et au coût moyen de £600,000 pour son maintien. Le gouvernement canadien ne jugea pas ceci compatible avec ses plans et offrit de fournir un nombre limité de croiseurs et de contre-torpilleurs qui seraient stationnés sur l'Atlantique et sur le Pacifique.

M. Churchill ne savait peut-être pas que le présent Gouvernement avait déclaré que la loi du service de la marine serait rapportée, et qu'il n'avait rien fait pour encourager l'instruction des cadets sur les deux navires canadiens. La situation dont parle le premier lord de l'amirauté a été causée en grande partie par l'action du Gouvernement lui-même. Le gouvernement australien peut donc avoir à se plaindre du Canada, parce qu'il avait été entendu qu'il mettrait une flotte dans les eaux du Pacifique. M. Churchill dit aussi dans sa lettre que nous manquons des moyens nécessaires au soin des navires. N'est-il pas raisonnable de supposer que si nous sommes capables de construire les vingt-trois auxiliaires au Canada et faire construire les deux cuirassés d'escadre en Angleterre, nous prendrions les moyens nécessaires d'en avoir soin?

Je crois que nos honorables amis de la droite ont donné trop d'importance à la lettre de M. Churchill. Ils ont essayé de l'interpréter comme condamnant la proposition d'avoir deux flottes, mais je n'y trouve rien de la sorte. On y parle bien de la difficulté probable de trouver en Angleterre les officiers qu'il faudra mettre à la tête de nos navires. Mais, à mon avis, c'est une raison de plus pour que nous prenions les moyens nécessaires pour former nous-mêmes nos propres officiers. Si l'on ne construit pas les trois navires que le Gouvernement propose de faire construire en Angleterre, est-ce que les équipages nécessaires pour monter ces navires ne pourraient pas être placés sur les navires des deux escadres?

Le premier ministre a dit que la construction des deux escadres coûterait $150,000,000, mais n'est-il pas vrai que le coût et l'entretien des trois dreadnoughts proposés par le Gouvernement, s'il était capitalisé, s'élèverait presqu'au même chiffre que le coût des deux escadres?

Le Gouvernement n'a pas fait connaître aucune raison capable d'empêcher de construire les navires auxiliaires dans notre pays en vertu de la loi actuelle. L'Australie a fait des progrès marqués dans la construction des navires et dans la formation des équipages pour ses propres navires, et le ministre de la marine de la Nouvelle-Zélande a annoncé que le gouvernement de la Nouvelle-Zélande avait aussi décidé de construire et d'équiper une escadre. Je tiens à la main un article qui donne les raisons pour lesquelles l'Australie a entrepris la construction d'une escadre, et ces raisons s'appliquent avec une égale force au Canada. Le "Canadian Courrier" dit:

Il existe dans le parti conservateur certains éléments qui sont prêts à répudier, pour des avantages politiques supposés, l'entente avec l'Australie.

Je regrette extrêmement que des choses semblables pussent être écrites et publiées dans le pays, parce que l'accusation est vraie. Les honorables membres de la droite ont rabaissé cette question, qui est d'une importance supérieure, au niveau des luttes de parti, ce qui est excessivement regrettable.

Il faut se rappeler que dans la composition de l'équipage d'un navire de guerre, le nombre de matelots pour la manœuvre du navire ne forme qu'une petite proportion. L'équipage comprend des ouvriers habiles dans plusieurs métiers, et recevant des salaires variant de $27 à $77 par mois.

M. CURRIE: Ne sont-ce pas des sous-officiers?

M. LOGGIE: Je le suppose.

M. CURRIE: Voici les prix payés sur la marine anglaise:

Matelot de 3e classe..	33c.	par jour.
Matelot de 2e classe..	40c.	"
Matelot breveté de 1re classe, de moins de trois ans de service..	44c.	"
Matelot breveté de 1re classe, de plus de trois ans de service..	48c.	"
Second maître de moins de 3 ans	62c.	"
Second maître de plus de 3 ans..	68c.	"

L'honorable député peut-il espérer trouver beaucoup de Canadiens qui accepteront ces salaires?

M. LOGGIE: Je demanderai que nos matelots canadiens fussent payés le même prix que les matelots sur les navires de guerre des Etats-Unis.

M. CURRIE: Combien en pourriez-vous trouver à ces prix?

M. LOGGIE: Je suis certain que si nous voulions faire quelques efforts, nous pourrions nous procurer au Canada dans un temps raisonnable tous les hommes d'équipage nécessaires pour les deux escadres. Les conditions du travail dans notre pays sont à peu près les mêmes qu'aux Etats-Unis.

Une autre raison pour laquelle je suis fortement en faveur de la construction des navires auxiliaires au Canada, c'est parce que cette construction fera naître d'autres industries. Des entreprises considérables sont en voie d'exécution dans le moment. Il y a le pont de Québec, le plus grand pont du monde. Les plans en ont été tracés par des Canadiens, et le pont est construit par des entrepreneurs canadiens. Ce pont sera un monument qui fera honneur au Canada et sera une preuve du talent de nos hommes d'affaires. Si le Gouvernement veut déclarer que sa politique permanente est d'offrir de nouvelles contributions à l'amirauté anglaise, soit en argent ou en navires, nous saurons de ce côté de la Chambre (la gauche) exactement où nous en sommes. Pour ma part, c'est le seul sens à donner au discours que le très honorable premier ministre a prononcé en fermant le débat sur la deuxième lecture du bill, et, ainsi que je l'ai dit, je crois qu'il est du devoir du Gouvernement de renseigner la Chambre et le pays sur sa politique future dans la question de la défense navale du Canada.

D'après les conditions du prêt proposé, ces trois dreadnoughts seraient une addition à la marine royale actuelle, de sorte qu'ils entraîneraient pour l'entretien une taxe annuelle sur les contribuables du Royaume-Uni d'environ $3,000,000, égal à l'intérêt sur un capital de $100,000,000. Les honorables membres de la droite ont lu, sans doute, dans les journaux une dépêche disant qu'un membre très en vue de la chambre des communes anglaise avait parlé très fortement en faveur de la politique du parti libéral canadien et condamné la contribution ou le prêt de navires. La situation a été très bien exposée dans un article qui a paru dans le "Free Press" d'Ottawa, et qui a été, je crois, cité dans cette Chambre. Je n'approuve pas quelques-uns des sentiments exprimés dans cet article, mais il fait ressortir clairement que le premier lord de l'amirauté croit évidemment que le Canada est incapable de construire et d'équiper des navires. Je prétends respectueusement que le premier lord de l'amirauté ne se rend pas un compte exact de la situation. Si les Etats-Unis peuvent construire et équiper leurs plus grands navires, nous le pourrons également chez nous en offrant aux recrues les mêmes avantages que le gouvernement américain offre.

L'article en question démontre aussi que la politique proposée par le chef du Gouvernement est une politique de centralisation au lieu de coopération avec les autres nations sœurs qui composent l'empire. A mon avis, plus grande et plus complète sera l'autonomie des nations sœurs de l'empire, plus dévouées elles seront envers la mère patrie.

Au sujet du péril de guerre, je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur une interview d'un journaliste avec un représentant d'une grande fabrique allemande de tissus, publiée dans le "Witness" de Montréal, et dans laquelle on nie qu'il soit question de guerre entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Cette interview montre le sentiment qui existe chez les hommes d'affaires des deux pays, et indique aussi qu'une guerre entre eux serait plus qu'une calamité, parce qu'aucun des deux pays n'y gagnerait grand'chose.

Je crois que nous pouvons mettre de côté l'idée qu'il y a péril. J'espère que le Gouvernement mettra à exécution la politique navale que le Canada a déjà adoptée.

M. PROULX: Le Gouvernement a donné comme raison de sa politique qu'il existait un besoin urgent, et si ce besoin n'existe

plus, la raison de la politique du Gouvernement est disparue, et il doit l'abandonner. Je dis donc qu'il devrait abandonner son projet et adopter une politique permanente, soit une marine canadienne soit des contributions périodiques. Personne ne croit plus au danger de la guerre en Angleterre. Le "London Daily News and Leader" publie l'article suivant:

Le danger de guerre est-il disparu?

Pendant ces derniers mois on a vu se manifester un désir de s'entendre, et la bataille est alors à moitié gagnée... Avec la volonté et l'occasion d'arriver à une entente, seule une stupidité suprême pourrait empêcher l'Angleterre et l'Allemagne de se rapprocher davantage.

Le discours de l'amiral von Tirpitz, si nous l'interprétons bien, n'est pas moins important que celui de son collègue. Il a dit qu'en sa qualité de chef de la marine allemande il n'avait aucune objection à la proportion proposée par M. Churchill de 16 à 10 entre les flottes anglaise et allemande. Cette déclaration constitue d'abord une répétition de l'assurance que l'Allemagne ne désire pas enlever à l'Angleterre sa supériorité sur les mers ;et deuxièmement, une déclaration toute nouvelle que la proporfion de 10 à 16 suffit pour assurer à l'Allemagne l'objet qu'elle a en vue, à savoir: sa propre défense. Il n'y a qu'une difficulté réelle—celle créée par les dreadnoughts des colonies... Si les dreadnoughts des colonies sont une addition directe à la flotte anglaise, que l'on pourra employer pour précisément les mêmes fins que les navires construits avec l'argent de l'Angleterre, nous pouvons alors difficilement et justement ne pas les considérer comme élevant la proportion au-dessus de 16 à 10. La conséquence naturelle serait que l'Allemagne construirait d'autres navires pour maintenir la proportion à 16 à 10.

A maintes reprises nous avons insisté sur le fait que puisqu'il nous faut équiper et entretenir les navires des colonies, sans réduction correspondante dans notre programme naval, cette aide coloniale impose un fardeau additionnel au contribuable anglais. Si en outre nous forçons l'Allemagne à faire de nouvelles lois sur la marine, et à recommencer la construction lorsqu'elle promet de l'arrêter, on admettra que si les navires coloniaux doivent être en plus du programme que l'on s'est tracé dans la construction de la flotte impériale, cette politique sera très coûteuse. Nous devrions refuser ces dons à la marine anglaise.

Ainsi donc, au lieu d'aider à l'Angleterre nous lui ferions du tort, parce qu'alors nous briserions l'équilibre entre l'Angleterre et l'Allemagne, et ferions recommencer la course folle des armements entre ces deux pays. On nous dit que l'Angleterre a grandement besoin de dreadnoughts dans la mer du Nord. Mais comment se fait-il qu'elle permette au dreadnought de la Nouvelle-Zélande de faire le tour du monde, bien loin de la mer du Nord?

En 1909, une entente a été faite entre les représentants du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'amirauté anglaise pour construire des escadres sur la côte du Pacifique, et l'Australie se plaint aujourd'hui que le Canada ne tient pas son engagement. L'Angleterre est obligée de protéger ses routes commerciales et celles de ses colonies, et elle a besoin de navires dans beaucoup d'autres mers que la mer du Nord. Il n'y a pas que le péril allemand à craindre, mais il y a le péril jaune sur l'océan Pacifique. Comment pouvons-nous protéger les côtes occidentales du Canada si nous n'avons pas une escadre pour coopérer avec celles de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande.

Le premier ministre de la Colombie-Anglaise est en faveur de la construction d'une escadre qui serait placée sur le Pacifique. On nous dit que deux escadres coûteraient un fort montant d'argent, mais la réponse à ceci est qu'il ne serait pas nécessaire de construire maintenant deux flottes. Il est possible, comme on a su le démontrer, qu'une escadre sur le Pacifique serait suffisante pour le moment, avec des croiseurs de seconde classe sur l'Atlantique pour y protéger les routes du commerce. Les chiffres soumis par le premier ministre quant au coût de l'unité tactique sont, à mon jugement, fortement exagérés. Il me semble que le premier lord de l'amirauté a promis au premier ministre du Canada qu'il l'aiderait à faire adopter sa politique par le Parlement; alors il est venu au secours du premier ministre en lui envoyant les chiffres nécessaires pour appuyer sa cause. On nous dit que l'Angleterre a besoin de dreadnoughts, mais lord Charles Beresford maintient dans son ouvrage intitulé "The Great Betrayal", que ce qu'il faut à l'Angleterre, c'est des croiseurs de seconde classe. S'il faut à l'Angleterre des hommes pour ses navires, alors je ne comprends pas la politique de ce Gouvernement qui consiste à envoyer trois navires de guerre sans équipage. Je crois que cela vaudrait mieux pour la Grande-Bretagne si nous lui demandions de nous envoyer des navires-écoles afin de nous permettre de former en Canada des marins, puis de les prêter à la Grande-Bretagne en cas de nécessité. Ce n'est pas en envoyant trois dreadnoughts en Angleterre que nous pouvons protéger nos routes commerciales; nous y réussirions mieux en construisant des croiseurs en coopération avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

La politique provisoire du Gouvernement est basée sur une circonstance critique et si celle-ci n'existe pas, il n'y a aucune raison pour nous d'envoyer cette contribution. Tous admettent aujourd'hui qu'il n'existe aucun cas d'urgence. On nous informe que la politique permanente du Gouvernement sera promulguée plus tard et qu'on fera un appel au peuple. Mais il appert que cette prétendue politique d'urgence fut adoptée parce qu'il existait

dans le ministère une divergence d'opinion; une faction ne veut aucune politique navale sans un appel au peuple et l'autre est satisfaite de soutenir une contribution basée sur le principe d'une urgence sans en appeler au peuple et comptant sur trois ou quatre années avant une élection générale pour voir s'il ne surgirait pas quelque affaire pour leur aider à sortir d'embarras. Mais quand le Gouvernement actuel était dans l'opposition, ses membres étaient impatients de soumettre au peuple la question de la politique navale du parti libéral et, dans la session de 1910, ils votèrent en faveur d'un amendement proposé par M. Monk en faveur d'un appel aux électeurs avant de faire aucune contribution pour les armements impériaux.

La contribution de trois dreadnoughts qui coûteront probablement plus de $35,000,000 est certainement une contribution aux armements impériaux. C'est la première démarche dans la voie de la participation du Canada dans les guerres de l'empire; c'est l'entrée du Canada dans la tourmente du militarisme européen contre lequel les nationalistes de Québec se sont si fortement prononcés avant la dernière élection. Un des ministres qui insistaient le plus sur le principe que le Canada ne devait pas participer à la politique étrangère de l'empire avant d'obtenir voix dans les conseils de l'empire pour y déterminer la question de la paix ou de la guerre, est le ministre actuel de la Justice (M. Doherty). Je ne puis comprendre comment cet honorable ministre a pu changer d'opinion au point de soutenir aujourd'hui une politique de contribution sans que le Canada ait vraiment voix dans la question de paix ou de guerre ni dans la politique étrangère de l'empire. Quand le bill de la marine du gouvernement Laurier fut discuté dans cette Chambre en 1910, le ministre de la Justice est allé jusqu'à dire qu'il n'y avait de la part du Canada aucun devoir légal ni même moral de coopérer à la défense navale de l'empire avant que le Canada fût consulté sur la question de paix ou de guerre, et il a prononcé un discours des mieux raisonnés en faveur de faire obtenir au Canada une voix pratique dans la directiin de la politique étrangère de l'empire avant de participer au maintien d'une armée navale. Il déclara que c'était là une condition essentielle à l'autonomie du Canada. Le ministre de la Justice nous dira peut-être qu'il parlait ainsi par rapport à une politique navale permanente, et, c'est le cas, il est important que nous sachions maintenant si la politique navale permanente du Gouvernement sera la contribution. Ce bill n'a pas pour but d'augmenter les forces navales du Canada mais, au contraire, il a pour effet d'accroître la puissance navale de l'empire et nous nous embarquons dans une politique de coopération pour la défense navale de l'empire qu'il nous sera difficile de discontinuer si jamais nous désirions le faire. Le ministre de la Justice s'occupait grandement de l'autonomie du Canada il y a trois ans, mais il semble très consentant de la sacrifier aujourd'hui.

M. DOHERTY: Sur quoi l'honorable député appuie-t-il cette assertion?

M. PROULX: Le bill en délibération pourvoit à ce que nous exportions l'argent du peuple canadien en dehors de ce pays. L'acte de l'Amérique britannique du Nord nous donne le pouvoir de voir à notre défense sur terre et sur mer et de légiférer pour l'ordre et le bon gouvernement de ce pays.

Et je prétends que le bill est inconstitutionnel en ce que nous n'avons pas le pouvoir d'envoyer de l'argent en dehors du Canada pour la défense de la Grande-Bretagne et non pour la défense du Canada. Je prétends que par ceci notre autonomie est sacrifiée beaucoup plus que par la construction d'une marine prévue par la loi de 1910, une marine pour la défense du Canada et dont nous conservions la direction et qui ne devait coopérer à la défense de l'empire qu'en temps de nécessité et même alors avec le consentement du Parlement canadien. Nous pouvons présumer que l'Angleterre continuerait à nous protéger comme elle l'a fait par le passé, mais nous supposons que le Canada serait attaqué et que l'Angleterre ne pourrait nous protéger, alors l'argent que nous enverrions en Angleterre serait de l'argent perdu.

M. LALOR: N'est-ce pas un fait que nous allons construire trois dreadnoughts qui seront la propriété du Canada et mis au service de la Grande-Bretagne?

M. PROULX: Les navires seront la propriété du Canada, mais nous ne pourrons les rappeler sans donner un avis suffisant, et qui décidera de la suffisance de l'avis.

M. BENNETT (Simcoe): Trente jours.

M. PROULX: Un avis suffisant peut signifier des années, et comme ces navires seront stationnés dans la mer du Nord, il sera très difficile de les ravoir. Il serait préférable pour le Gouvernement de commencer à instaurer une politique permanente et de procéder à construire une marine canadienne d'après la résolution de 1909, pour coopérer à la défense de l'empire quand il y aurait nécessité de coopération. La seule urgence qui existe est dans l'idée du Gouvernement et elle y est depuis qu'il existe. Il faut se rappeler que vingt, au moins, des partisans du Gouvernement furent élus sur la promesse qu'il n'y aurait pas de marin canadienne, et pourtant ces messieurs siégent actuellement toute la nuit pour obtenir de force l'adoption de ce bill. Si

les vingt nationalistes avaient voté contre le Gouvernement, celui-ci n'aurait pas eu de majorité. J'émets l'avis que le Gouvernement ne devrait pas faire passer ce bill dans le moment; mais qu'il élabore un nouveau projet de loi, qu'il obtienne ses crédits, quitte à reprendre après ce bill. Ayons une élection à ce sujet et que le peuple en décide. De ce côté-ci nous serons satisfait du verdict du peuple. Nous avons confiance dans le peuple. Le Gouvernement devrait aussi se fier au peuple.

M. FORTIER (texte): Monsieur le président, comme représentant un comté essentiellement agricole, ayant été élu six fois depuis douze ans dans ce comté, je crois devoir exprimer mes vues au nom de mes électeurs sur l'article 2 du bill n° 21 en discussion.

La dernière lutte que j'eus à faire en 1911 était contre deux candidats nationalistes dont un libéral-indépendant-nationaliste, candidature inspirée par l'honorable M. Pelletier, ministre des Postes d'aujourd'hui, pour se venger de sa défaite dans le comté de Lotbinière en 1908. L'autre, un conservateur caché sous le manteau nationaliste ; tous deux ayant pour chef M. Monk, et se disant tous deux contre tout projet de contribution ou de marine de guerre. Ces messieurs disaient sur les tribunes que s'il était élu vingt ou vingt-cinq députés comme eux, qu'ils pourraient tenir en échec n'importe quel gouvernement qui voudrait établir une marine ou la contribution; que s'ils arrivaient au pouvoir, ils seraient les premiers à demander l'abrogation de la loi Laurier ou empêcher toute contribution à la marine impériale.

Le question à soumettre au peuple dans cette circonstance était la réciprocité avec nos voisins les Etats-Unis. Le Parlement étant dissout, forcé par l'opposition sur cette question; tous le smoyens employés par ces alliances politiques disparates furent mis en œuvre pour renverser le gouvernement et empêcher cette convention avec les Etats-Unis, par le moyen qu'ils ont employé, en se servant de la défense navale, pour, non pas renverser tant le gouvernement, mais Laurier lui-même qui nous conduisait, disaient-ils, à la ruine, qui voulait envoyer nos fils de cultivateurs pour aller servir de chair à canon dans les mers de Chine et du Japon; qu'il fallait combattre Laurier, qu'ils avaient accusé dans la province de Québec de sacrifier les droits des Canadiens français et de tous les catholiques dans le Manitoba et les nouvelles provinces de l'Ouest, l'Alberta et la Saskatchewan; que Laurier était plus anglais que canadien; tandis que dans les provinces anglaises, on disait qu'il était trop français ou trop papiste.

Monsieur le président, c'est le genre de lutte qui se fit lors des dernières élections dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Heureusement, monsieur, que les éltcteurs du comté que je représente ne sont pas gens à se laisser prendre à ce jeu, et j'ai le plaisir de dire à ce comité, comme au pays, qu'ils m'ont délégué leur pouvoir pour défendre l'autorité et la réciprocité et la marine canadienne sous l'autorité du gouvernement canadien et construite au Canada.

J'ai été, monsieur le président, délégué ici pour combattre toute contribution qui faisait déjà le sujet de discussions par les alliés appuyant le projet de M. Borden, instruments des jingoes et impérialistes de l'Ontario et tout spécialement ceux de Toronto.

On dit, monsieur le président, qu'il existe un proverbe anglais: que l'art le plus noble est celui de se défendre soi-même. L'acte de l'Amérique britannique du Nord, organisant la confédération canadienne, inclut ce principe, puisque le gouvernement britannique, accordant au Canada le pouvoir d'administrer les affaires du pays, selon les principes du gouvernement responsable. Plus particulièrement encore, une loi du Parlement adoptée en 1868 implique cet art-là, de se défendre soi-même, puisque cette loi de 1868 autorise le Parlement canadien à organiser une milice, force de terre, et une marine militaire, force navale. La milice, monsieur le président, fut organisée, et la loi l'organisant fut amendée afin de rendre le service de cette milice volontaire. La loi autorisant la défense navale demeura dans les statuts jusqu'en 1910 alors que la loi basée sur la résolution, approuvée à l'unanimité des deux côtés de cette Chambre, décrétait l'opportunité de l'organisation ou la création, le plus tôt possible, d'une marine militaire construite au Canada, autant que possible, pour la protection du pays, pour la défense de notre commerce, la protection de nos côtes et de nos pêcheries, et, en cas de danger, aider à la marine impériale, selon que le Parlement en aura décidé, pour l'aider à défendre ses possessions.

Monsieur le président, ces lois couchées dans nos statuts, les amendements y apportés, la résolution de 1909 et la loi de 1910, sont le corollaire de ce principe noble de pourvoir à sa propre défense et de s'organiser tel que nous le faisons en conséquence.

Le projet de loi autorisant 35 millions pour augmenter les forces navales de l'empire, à savoir: la construction de trois dreadnoughts, serait un acte de déloyauté de la part du peuple canadien, puisque nous n'enverrions que des instruments de destruction et que la mère patrie aurait à pourvoir à la manœuvre de ce genre de vaisseaux de guerre. Ce tribut de 35 millions détruirait le noble principe de nous défendre nous-mêmes, détruirait notre autonomie, discréditerait le peuple du Canada, et notre pays serait la risée de ce grand peuple anglais qui sait se défendre sans le faire faire par les autres.

Ce tribut ferait la risée même des impérialistes de ce pays, comme tous les pays qui ont à cœur leur propre défense.

Pourquoi, monsieur le président, donner 35 millions à l'Angleterre qui n'en demande pas, qui n'en veut pas et qui n'en a pas besoin? Pourquoi donner 35 millions à l'Angleterre qui a des capitaux à fournir à presque tous les pays du monde?

Monsieur le président, le premier ministre nous a dit que c'est parce qu'il s'est fait dire qu'il y avait urgence, quand il est établi qu'il n'y en a pas. Ah! monsieur le président, cette urgence, nous la flairons depuis que ce débat est commencé. Nous flairons les pots-de-vin qui découleront de ces constructions, par des constructeurs de bâtiments de guerre anglais, pour empêcher le fromage, dans lequel nos amis de l'autre côté se sont placés, de se dessécher.

Pourquoi, monsieur le président, arracher 35 millions à la population du Canada, quand nous avons tant à faire en améliorations de toutes sortes? Pourquoi ne pas employer ces capitaux à l'exécution de la loi de 1910? Pourquoi ne pas réserver les revenus du Canada à favoriser les classes agricoles du pays, par l'organisation de fermes modèles dans différentes parties du pays, en étendant nos chemins de fer dans ces contrées que nous avons à coloniser, en aidant les gouvernements locaux à améliorer les routes pour favoriser le transport des produits agricoles et pour le commerce généralement, en améliorant notre grande voie du Saint-Laurent et les canaux qui le relient aux Grands lacs et en favorisant les transports du commerce de l'Ouest et spécialement du blé qui est exposé à pourrir dans les élévateurs, faute de facilité de transport, en voyant à la construction du canal de la baie Georgienne, en construisant des quais sur le fleuve Saint-Laurent, aux endroits qui en ont tant besoin, pour le transport des produits du cultivateur sur les marchés locaux, et tout spécialement dans le comté de Lotbinière, en prenant tous les moyens à la disposition du Gouvernement pour améliorer le système d'agriculture, afin de conserver la richesse du sol mis en culture, en favorisant le repatriement de ceux des nôtres qui sont passés à l'étranger, lesquels, connaissant le pays, sont les meilleurs colons pour fonder de nouvelles colonies.

Maintenant, monsieur le président, le projet du Gouvernement est une dénégation de notre autonomie, obtenue après tant d'années de travaux et de sacrifices, par nos hommes d'Etat canadiens. Un dénigrement des droits du peuple qui n'autorise ses représentants qu'à l'administration de ses revenus dans le pays. Ce projet, de plus, s'il était mis à exécution, serait un acheminement vers l'union législative, ou encore vers la fédération impériale qui serait de nature à rompre ce lien si considérable qui nous rattache à l'Angleterre, qui nous a donné cette liberté d'action et d'existence que seuls les dominions possèdent sous sa noble et loyale protection et qu'aucune puissance européenne n'a donné à ses colonies.

Je crois devoir, monsieur le président, relever ce qu'a dit le premier ministre, que le chef de l'opposition et ses amis avaient voté pour la contribution de 35 millions.

A mon sens, le premier ministre a voulu jouer sur les mots ou a voulu "bluffer" les membres de cette Chambre.

L'amendement du chef de l'opposition était d'employer ces 35 millions à l'organisation de la défense navale comme l'a prévue la loi votée en 1910. Le premier ministre, monsieur le président, nous reproche d'avoir voté le sous-amendement de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville), quand en 1910, nous votions contre le plébiscite. Il y a pour moi, monsieur le président, toute la différence du monde, et le premier ministre méconnaît cette différence qui, dans mon opinion, est celle-ci: le Parlement en 1910 avait le droit, en vertu de la Constitution, de disposer des deniers du peuple pour la défense du pays, de son commerce, de ses pêcheries, de toutes ses côtes et de tous ses ports, tandis que la Chambre actuelle, issue du scrutin de 1911, n'a pas mandat pour donner 35 millions à l'Angleterre ou mieux à l'amirauté, pour renforcer la flotte impériale. Voilà pourquoi, monsieur le président, j'ai voté l'amendement du chef de l'opposition, sir Wilfrid Laurier, de même que le sous-amendement de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville).

Je suis convaincu d'avoir voté avec une plus grande connaissance de cause, sachant mieux ce que j'ai fait, comme l'ont fait tous les membres de l'opposition, que le premier ministre du Canada, le très honorable R. L. Borden, savait ce qu'il faisait quand il a élaboré avec ses meneurs d'Ontario et leurs alliés conservateurs-castors-nationalistes et toute sa séquelle de fanatiques religieux et nationaux, ce projet de contribuer 35 millions à l'amirauté anglaise.

Monsieur le président, j'aurai d'autres observations à faire touchant ce tribut, que je me propose de combattre, comme je l'ai déjà fait, par tous les moyens possibles, espérant encore, avant que ce débat soit terminé, avoir l'occasion d'offrir quelques observations que j'ai réservées pour plus tard.

M. WHITE (Victoria) (Alta): Comme cette question est de si grande importance vous ne serez pas surpris, je suppose, de trouver à six heures au moins quatre ministres du cabinet à leur siége pour écouter les forts arguments présentés par la gauche contre cette proposition. En ma qualité de jeune député, je pourrais dire que je n'ai jamais connu de question qui paraisse in-

téresser à pareil degré les deux côtés de la Chambre. Elle est si intéressante que plusieurs députés de la gauche ont jugé à propos de parler une fois, d'autres deux fois et quelques-uns même plus souvent que cela pour démontrer au Parlement et au pays que cette proposition n'est pas populaire.

Nous avons recueilli les meilleurs renseignements que nous avons pu trouver et ils démontrent que même dans la mère patrie, que cette mesure est destinée à aider, elle n'est pas en très grande faveur. Il y a au Canada des gens qui ne sont pas très favorables à une marine, mais il me reste encore à trouver parmi mes correspondants une personne qui soit en faveur de l'envoi de cet argent hors du pays. Ils sont plutôt en faveur d'une marine canadienne tendant à encourager l'industrie au Canada des constructions navales. Je suis aussi loyaliste que qui que ce soit au Canada, et suis prêt à faire l'impossible pour mon pays, mais j'ai une répugnance invincible à envoyer de l'argent hors du Canada ou de notre propre contrôle, comme il est dit dans cet article 2, pour augmenter immédiatement les forces navales de l'empire. Si je croyais qu'on en a besoin, je serais le premier à voter le projet de loi.

Je suis surpris de voir que dans de nombreux endroits de l'Ouest qui ont besoin de bureaux de postes et d'autres édifices publics, on accorde de $40,000 à $50,000 pour des salles d'armes. Ainsi, à Vègreville, dans mon comté, après le changement de gouvernement, le directeur de la poste a été destitué, et comme son successeur n'avait pas de local en propre et ne pouvait pas trouver de maison convenable pour tenir son bureau de poste, il fut obligé de demander à l'ancien directeur, qui occupait ce poste depuis des années et contre lequel aucune accusation n'avait été portée, la faveur de lui laisser l'usage de sa maison. Dans un pareil endroit il vaudrait mieux fournir un nouveau bureau de poste qu'une salle d'armes, et le Gouvernement ne se serait pas trouver dans l'humiliante posture d'avoir à demander à un fonctionnaire destitué l'usage de sa maison pour y installer un service public. La dépense projetée par tête dans ce pays pour cette année se chiffrera par environ $7 pour nos frais de défense militaire et navale. C'est là une forte somme qui tombe lourdement sur les populations de l'Ouest. Nos cultivateurs doivent se procurer des machines pour leurs travaux, et sur un assortiment complet de machines pour les prairies de l'Ouest les droits de douane s'élèvent à $200. Nos concitoyens de l'Ouest doivent payer de 17 à 30 p. 100 de droits sur toutes les machines. Celui qui achète une charrue à vapeur aurait à payer $200 pour les forces navales et $600 aux manufacturiers du pays. D'autres pays ont pris des mesures pour prélever des revenus pour les armements, et l'Allemagne a l'intention d'établir un système d'impôts sur le capital, faisant ainsi contribuer les citoyens en proportion de leurs revenus. Je désire citer la dépêche suivante qui donne des détails sur le système que l'empereur d'Allemagne se propose d'adopter:

New-York, 10 mars.—Des dépêches de Berlin donnant des détails sur la proposition de l'empereur d'Allemagne tendant à taxer les fortunes privées en vue de l'accumulation d'un fonds considérable destiné à augmenter les armements de l'Allemagne. Les chiffres saillants de l'état semi-officiel publié à ce sujet sont les suivants:

Fortunes inférieures à $50,000, $1.25 pour $500.

Fortunes de $50,000 à $125,000, $1.60 pour $500.

Fortunes de $125,000 à $250,000, $2.50 pour $500.

Fortunes de $250,000 à $2,500,000, $5 pour $500.

Fortunes de $2,500,000 à $5,000,000, $7.50 pour $500.

Fortunes de $5,000,000 à $12,500,000, $10 pour $500.

Fortunes de $12,500,000 a $20,000,000, $12.50 pour $500.

Fortunes de $20,000,000 à $25,000,000, $15 pour $500.

Fortunes de plus de $25,000,000, $20 pour $500.

Pour prendre un exemple matériel, Bertha Krupp von Bohlem, chef de la grande fabrique des canons Krupp, aura à verser $1,800,000 pour sa part de l'impôt de guerre.

Lorsqu'on se rappelle que ce n'est pas une taxe sur le revenu, dit une dépêche de Berlin, mais sur le capital, et qu'elle atteint chaque compte de banque pour plus de $5,000 dans l'empire allemand, il n'est pas difficile de comprendre qu'un coup fatal a été porté à l'expansion du commerce allemand. Et toute l'Europe sera entraînée avec l'Allemagne. Chaque pays de l'Europe sera forcé de suivre l'exemple de l'Allemagne, en expansion d'armements et une augmentation correspondante du fardeau des terres. Le retrait d'un si fort capital du commerce signifie une restriction correspondante de l'activité commerciale et du pouvoir du commerce à se développer.

Si nous avions un pareil système d'impôt, la question n'exciterait pas autant d'intérêt au pays qu'elle le fait, sous votre système. Le parti qui veut faire triompher cette proposition représente les grands intérêts qui, au Canada, ne versent pas leur juste quote-part d'impôts.

Quant à la lettre de M. Churchill et sa déclaration portant que le Canada ne peut construire et équiper des navires de guerre, j'espère que le premier lord de l'amirauté connaît mieux les affaires de son propre pays que celles du Canada. D'après mon expérience dans l'administration d'affaires industrielles ou commerciales, les Canadiens peuvent tenir tête aux citoyens de tout autre pays, et M. Churchill va trop loin lorsqu'il affirme que les Canadiens n'ont pas les capacités voulues pour pareille entreprise. Le peuple canadien comprend les conditions de ce pays mieux qu'aucun étranger, et nous devrions com-

mencer par dépenser ici même l'argent que l'on propose de contribuer aux termes de ce bill.

Je désire faire inscrire dans les Débats la dépêche suivante qui a trait aux déclarations de sir George Reid sur la question de la défense impériale:

Londres, 12 mars.—Dans un discours prononcé devant le Royal Colonial Institute, hier soir, sir George Reid, haut commissaire de l'Australie, a traité d'une manière intéressante la question de la défense impériale, exprimant l'opinion que le jour n'est pas éloigné où le Canada sera obligé d'entreprendre de défendre le nord du Pacifique et le nord de l'Atlantique, pendant que la Nouvelle-Zélande et l'Australie garderont le sud du Pacifique, les Indes devant éventuellement prendre une grosse part dans la défense navale de l'est.

Un pareil projet, dit-il, laisserait l'Angleterre libre de concentrer sa flotte dans la mer du Nord et de protéger une grande partie des routes du ocmmerce.

Sir George est d'avis que le système de l'Australie consistant à créer sa propre marine coopérant avec la flotte anglaise, est un exemple qui devra être éventuellement suivi par les autres dominions autonomes. Dans l'intervalle, il ne pourrait rien suggérer de mieux que le système actuel de conférences impériales et de consultations avec le comité de défense impériale, ouvertes aux dominions, et avec la liberté pour les dominions de partager le fardeau de la défense, soit en ayant leur propre marine, soit en contribuant à la marine britannique, système qui est d'accord avec la liberté d'action et la coopération de toutes les parties autonomes de l'empire.

Parlant de la création d'un parlement impérial, sir George déclare que bien que l'idée soit assurément noble, il nourrit des craintes à ce sujet. Ce parlement reconnaîtrait-il, par exemple, la couleur et laisserait-il de côté des millions de sujets du roi?

Il me semble que le Gouvernement devrait retirer cette mesure, et, comme l'a proposé l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), faire un remaniement des comtés, donner au peuple l'occasion d'exprimer son opinion sur la ligne de conduite que le Canada devrait suivre en ce moment, sur cette question de défense navale.

Le Gouvernement devrait demander l'avis du peuple et lui permettre d'exprimer son opinion sur cette affaire. Je suis convaincu que les députés de la gauche consentiraient volontiers à accepter son mandat. Quel que soit le verdict, nous pourrions être unanimes et travailler ensemble. Ce serait non seulement un grand avantage pour le Canada, mais encore une source de satisfaction pour la mère patrie. Même si le peuple du Canada approuvait la proposition tendant à envoyer $35,000,000 hors du pays, on pourrait dire que c'est un don unanime, et non le don de moins de la moitié du peuple. A mon avis, la majorité de la population n'est pas en faveur de la proposition du Gouvernement, mais la seule manière de le savoir, c'est de le mettre en

mesure d'exprimer son opinion. En attendant, nous pourrions retirer le bill, pousser les affaires du pays et voter le budget. Quoi que nous faisions sous forme d'aide à l'empire, que ce soit fait par le peuple, comme un seul tout.

M. PAPINEAU (texte): Monsieur le président, je vous ai dit que lorsque j'aurais l'occasion de revenir prendre part à ce débat, je me proposais d'examiner quelques autres des raisons qui, dans mon opinion, justifient les votes que j'ai donnés et ceux que je me propose de donner à l'avenir contre cette mesure. Le très honorable premier ministre nous disait au début de son discours qu'il avait déclaré en 1910 que, s'il était ou si jamais il arrivait au pouvoir, il s'enquerrait auprès de l'amirauté s'il y avait urgence d'aider la défense de l'empire et que si le Parlement refusait de lui donner cette aide il la demanderait au pays.

Voici les termes dont il s'est servi et qu'il a répété dans son discours du 5 décembre dernier:

On pourra, avec raison, nous demander ce que nous ferions de cette grave question si nous étions au pouvoir aujourd'hui. Il me semble que notre devoir est tout tracé; si elle en prend les moyens, l'administration se rendra compte et saura si les circonstances dans lesquelles se trouve en ce moment l'empire sont graves ou non en ce qui a trait à la défense navale. Si nous étions au pouvoir, nous nous efforcerions d'obtenir sur la question une réponse simple et claire, et si cette réponse basée sur l'assurance de la mère patrie et sur le rapport des experts de l'amirauté, comportait, comme je le pense, la nécessité d'une action prompte et effective de la part de ce pays, je demanderais au Parlement de voter l'aide que les circonstances commanderaient, et faute par le Parlement d'y consentir, j'en appellerais au peuple. Quant à savoir, monsieur l'Orateur, si le Parlement a le droit d'être consulté, dès qu'il s'agit d'une politique engageant l'avenir, cela, pour moi, ne fait pas de doute.

Si j'interprète bien ce passage du discours du 5 décembre 1912 que je viens de citer, cette déclaration du premier ministre comporte une aide à la défense de l'empire sans aucune condition si la situation est grave. Il croyait alors la situation grave, puisqu'il se sert de termes qui indiquent que la réponse de l'amirauté serait comme je le pense, dit-il, dans cette déclaration. Il suggérait alors au Gouvernement au pouvoir de faire telle démarche. La loi proposée et que nous discutons est-elle conforme à cette déclaration? Evidemment, non. En outre de cette contribution ou de ce don de trois navires de guerre dont le coût est de trente-cinq millions ou plutôt trente-neuf millions de dollars, si l'on prend les dernières estimations, il nous annonce que l'un des ministres de son Gouvernement sera appelé au conseil de défense impérial. Voilà un fait, monsieur le président, qui

certainement change les relations de ce pays avec la mère patrie. Si ce n'est pas là engager le Canada pour l'avenir, je me demande comment on pourra le faire.

Le très honorable premier ministre prétendra-t-il que nous pourrons nous retirer quand nous le voudrons de ce conseil impérial de défense? Je ne le crois pas et je suis convaincu que ce n'est pas son intention. Il y a là, il me semble, un motif suffisant pour lui demander de soumettre la question au vote des électeurs.

Mais il y a encore d'autres raisons qui militent en faveur de cette consultation du pays.

Si nous consultons le manifeste adressé au peuple du Canada publié dans les journaux le 15 août 1911, nous y voyons la position claire et non susceptible d'équivoque prise par le très honorable premier ministre sollicitant l'appui des électeurs auquels il faisait appel.

Voici ce manifeste que je trouve publié dans la "Patrie" de Montréal du 15 août 1911. Je me propose, monsieur le président, d'en lire la plus grande partie, n'en ayant omis que ce qui ne se rapporte pas à l'argument que je veux présenter au comité.

La "Patrie", 15 août 1913.

Au peuple du Canada:—

Quand le parlement a été soudainement dissous, le 29 de juillet, j'ai publié une courte déclaration au sujet des circonstances dans lesquelles cette dissolution a eu lieu. C'est maintenant mon devoir de dire quelles sont les questions qui se prêtent à la considération.

Au cours de notre résistance au projet du gouvernement en faveur du projet de réciprocité avec les Etats-Unis, on nous a opposé le cri que la majorité doit gouverner. Selon notre système de gouvernement la minorité au parlement est en quelque sorte la gardienne des droits du peuple. Il est clair que le dernier parlement n'avait jamais reçu mandat de livrer aux Etats-Unis l'autonomie complète dont la Grande-Bretagne a revêtu la Puissance, conséquence qui suivrait l'adoption du pacte de réciprocité. Nous avons décidé, avec énergie, que ce serait le peuple et non une majorité parlementaire passagère qui donnerait une réponse qui doit déterminer les destinées futures de la puissance et de l'empire. Cette attitude n'a pas besoin de justification, et nous n'entreprendrons pas non plus de la justifier.

Il y a près de cinquante ans, le Canada commença le travail de l'édification d'une nation, en face de difficultés qui semblaient insurmontables, mais qui n'abattirent pas son courage. A l'ouest il étendit ses limites jusqu'au lointain Pacifique, et au nord, au delà du cercle arctique. Il entreprit de conserver un territoire dont la superficie était plus grande que celle du continent d'Europe. Le Canada n'a pas reculé devant la tâche de faire respecter des frontières qui s'étendent sur près de quatre mille milles le long de la frontière nord d'une des nations les plus puissantes et les plus aggressives du monde moderne. Sa foi et son courage ont été sans égal, et à la hauteur du succès qu'a couronné ses efforts. En plein succès et au milieu de cette prospérité, le gouvernement sans soumettre la chose à la considération du public, et sans discussion, a entrepris de lier le pays par un traité qui change complètement les conditions et la politique sous l'empire desquelles notre pays a atteint si rapidement et si sûrement son splendide développement actuel.

Les objections contre ce traité sont alors énumérées.

Après avoir critiqué l'administration alors au pouvoir, il passe à la marine.

La marine.

Depuis les dernières élections générales le gouvernement a adopté relativement aux affaires maritimes une ligne de conduite dont l'importance et les conséquences sont très graves. La ligne de conduite suivie n'a pas été discutée devant le peuple aux dernières élections et elle porte toutes les marques d'un "scheme" hâtivement préparé et mal élaboré.

Dans mon opinion, notre devoir envers l'empire ne peut être rempli convenablement par la mise en vigueur de cette mesure. Je soutiens que le plan du gouvernement comporte la création d'une force navale qui sera absolument inutile en temps de guerre et, par conséquent, d'aucun bénéfice pour le Canada ou pour l'empire. Il faudra d'immenses sommes d'argent pour construire, équiper et entretenir cette marine. Le résultat probable c'est qu'en temps de guerre des vies utiles seront sacrifiées pour rien et sans que nous ayons ajouté un iota à la force de combat de l'empire. Plus on l'étudie plus on se rend compte que tout le plan naval du gouvernement n'est qu'un malheureux échec.

Le parti conservateur s'engage à suivre la politique suivante s'il arrive au pouvoir:

1. Réorganisation complète des méthodes de contrôle des dépenses publiques. L'augmentation de ce qui est connu sous le terme de "dépenses contrôlables" de $21,500,000 en 1896 à près de $74,000,000 en 1911, est la preuve d'une extravagance qu'on ne peut justifier.

2. L'octroi de leurs ressources naturelles aux provinces des prairies.

3. La construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et son exploitation sous le contrôle d'une commission indépendante.

4. Le contrôle et l'exploitation par l'Etat des élévateurs aux terminus.

5. L'encouragement nécessaire pour la création et l'exploitation de l'industrie de la viande gelée.

6. La création d'une commission permanente du tarif.

7. L'octroi de subsides substantiels pour l'amélioration de nos chemins publics.

8. L'extension du service de livraison gratuite de la malle dans les campagnes.

9. La continuation des réformes dans le service civil.

10. L'octroi de subsides généreux aux provinces dans le but d'aider et de répandre l'enseignement agricole et pour l'amélioration des provinces de culture.

Et enfin nous nous engageons à suivre une ligne de conduite telle et à administrer de telle sorte que nous maintiendrons indépendant et intégral le contrôle de nos propres affaires au parlement du Canada—politique qui n'offrira pas le moindre ombrage aux na-

tions étrangères et dont le plus haut idéal sera le développement autonome du Canada comme nation dans l'empire.

Nous avons fait dans le passé, de grands sacrifices pour ce qui était notre idéal national, nous nous trouvons maintenant en face d'une tentative pour nous frustrer du résultat de ces sacrifices.

Une question vitale.

La vraie question est celle-ci: continuerons-nous dans la route qui nous a conduite à notre position enviable, à notre prospérité et à notre développement national, ou bien, au moment de nos plus grands succès et de notre réussite, perdrons-nous le courage et abandonnerons-nous le combat pour l'existence nationale.

C'est sur cette question vitale que j'en appelle au peuple avece la pls grande confiance, fort de l'espoir que son verdict sera en faveur de l'unité et non la désagrégation du Canada en faveur du resserrement et non du relâchement des biens qui attachent ce pays à l'empire.

(Signé): R. L. Borden.

Ce même manifeste a été publié le même jour, 15 août 1911, dans le "Halifax Herald", mais avec une variante quant à la marine; elle est exprimée dans les trois phrases suivantes:

Depuis la dernière élection générale, le Gouvernement a adopté une nouvelle politique navale d'une partie considérable. Cette politique n'a pas été débattue à la dernière élection, et elle porte l'empreinte d'un projet hâtivement adopté.

Le Gouvernement envisage la création d'une marine qui sera absolument inutile en temps de guerre et, par conséquent, d'aucun avantage pratique pour le Canada ou l'empire.

Celui qui est publié dans la "Patrie" et que je viens de lire attire l'attention des électeurs de la province de Québec sur les sommes énormes qu'il va faire dépenser et les sacrifices de vies qu'il entraînera en temps de guerre. Le procédé que je ne qualifierai pas ici, monsieur le président, vaut cependant la peine d'être signalé.

Comme vous le voyez, monsieur le président, ce manifeste traite d'abord de la position prise par le très honorable premier ministre, alors chef de l'opposition, sur la question de la réciprocité. Il nous dit que la minorité au Parlement, d'après notre système de gouvernement, est la gardienne en quelque sorte des droits du peuple.

Le gouvernement, dit-il, dans ce manifeste, nous disait que la majorité doit gouverner? Mais, dit-il, vous n'avez pas mandat du peuple pour édicter cette loi de réciprocité. Nous lui disons la même chose aujourd'hui, et cependant, sans prétexte d'urgence, il veut faire adopter une loi, donnant ou prêtant à l'amirauté trois vaisseaux de guerre pour lesquels le pays paiera trente-cinq millions et nous faire représenter au conseil de défense impérial afin de prendre notre part des responsabilités de la politique impériale, ou plutôt des frais de défense impériale sans avoir de mandat pour ce faire.

Si nous envisageons la question au point de vue constitutionnel nous nous trouvons d'accord avec son ancien ministre des Travaux publics, l'honorable député de Jacques-Cartier. On nous reproche de prolonger la discussion—mais, monsieur le président, est-ce que la question n'en vaut pas la peine? Ne pourrait-on pas répliquer à nos adversaires en leur citant le manifeste du premier ministre que j'ai déjà cité?

Ne pouvons-nous pas prétendre qu'une majorité passagère du Parlement (j'avoue ne pas connaître de majorité parlementaire permanente) ne doit pas adopter cette mesure et que c'est le peuple qui devrait en décider? Il me semble que nous nous trouvons dans une position assez semblable—mais avec les rôles renversés—pour demander au Gouvernement de mettre en pratique ce qu'il invoquait en demandant l'appui des électeurs en 1911, alors qu'il était dans l'opposition.

Ce qui me fait insister sur ce point, c'est que le parti conservateur par son chef, le très honorable premier ministre, alors chef de l'opposition, a défini la politique qu'il suivrait s'il venait au pouvoir.

Qu'a-t-il écrit dans son manifeste, à propos de la marine. Je ne le relirai pas, seulement il nous dit que c'est un plan mal conçu, un "scheme", et un malheureux échec. En d'autres termes, si le parti conservateur vient au pouvoir nous avons été et serons contre cette loi. Y a-t-il un mot en faveur d'une loi navale? Peut-on prétendre que le peuple a eu occasion de se prononcer sur une loi navale quelconque autre que celle de 1910? Absolument non. Par conséquent, le Gouvernement sur cette question n'a pas plus de mandat que l'ancien gouvernement. Bien plus nos adversaires ont eu l'occasion—de fait ont critiqué la loi navale de 1910, aux élections de 1911—sans cependant soumettre aux électeurs aucun contre-projet ou laisser même soupçonner leur politique, s'ils en avaient une sur cette question.

L'honorable premier ministre s'autorise de sa déclaration que j'ai citée et qui a été faite devant cette Chambre un an avant les élections de 1911. A ce compte-là, il suffirait de relever une déclaration quelconque sur un sujet et après des années essayer de justifier toute loi ou politique qu'on voudrait faire adopter. Ce serait vraiment trop commode de trouver dans le hansard l'autorité nécessaire pour justifier une législation quelconque.

L'autorisation du peuple de ce pays, l'approbation des électeurs, la discussion de la politique des parties qui se partagent l'opinion publique en ce pays, deviendraient complètement inutiles et illusoires, si l'on pouvait se couvrir des rapports des débats

de cette Chambre pour faire adopter n'importe quel projet de loi.

Quand il était dans l'opposition, le très honorable premier ministre et les députés qui l'appuyaient étaient très forts partisans de la consultation du peuple. Ils la demandaient fréquemment, et aujourd'hui qu'ils sont au pouvoir, il me semble qu'ils devraient mettre en pratique ce qu'ils prêchaient dans l'opposition. Et surtout, dans le cas actuel, lorsque le premier ministre, dans ce manifeste signé par lui dans lequel il énumère tous les articles du programme de la politique qu'il entend adopter, s'il arrive au pouvoir, ne dit pas un mot de la politique navale, si ce n'est pour critiquer la loi navale du gouvernement Laurier et adoptée par ce Parlement en 1910. Je ne vois pas comment lui et son parti peuvent ainsi, sous aucun prétexte, se soustraire aux engagements pris envers le pays, qui, se basant sur l'engagement écrit qui lui était soumis, leur a confié l'administration des affaires de ce pays. Il a en quelque sorte demandé et obtenu le mandat de gouverner le pays, en omettant toute loi navale de son programme et en y insérant les diverses lois les plus importantes qu'il entendait faire adopter, et il me semble, monsieur le président, que dans ces circonstances, il y a certainement lieu de demander au peuple quel est son sentiment sur cette très importante question.

Il nous a dit que cette loi est très importante, ses conséquences seront très considérables. Si le peuple décidait, lorsqu'il sera appelé à en décider, de refuser toute représentation au conseil de défense impérial, ou de retirer cette représentation, on voit d'ici quelles objections il y a à procéder comme il le fait, sans y être autorisé, ni connaître avec certitude l'opinion du pays. Que ferait-il en pareille occurrence? Je considère, monsieur le président, que le Gouvernement prend sur lui le risque de troubler les relations entre ce Dominion et l'empire, qu'il a sans aucun doute l'intention de rendre plus intimes et plus onéreuses.

M. HUGHES (I.P.-E.): Que s'est-il donc produit pour porter les honorables membres de la droite, à partir du premier ministre, à déclarer aujourd'hui que nous ne sommes plus en état de réaliser et d'exécuter la politique que les deux partis ont adoptée en 1909? Tout ce malheur nous est-il échu depuis l'avènement au pouvoir du parti conservateur? Je savais que le peuple canadien avait commis une erreur le 21 septembre 1911 en élisant le Gouvernement actuel, mais je ne pensais pas que le malheur était aussi grand. Les honorables députés ministériels se réjouissent beaucoup du dernier mémoire transmis par l'amirauté, mais je crois qu'ils se trompent à ce sujet. Ce document contenait deux déclarations principales, dont l'une portait que nous ne pouvions actuellement construire de dreadnoughts au Canada. Eh bien! tous admettent cette assertion; en 1909, le Gouvernement n'avait pas l'intention de construire immédiatement des vaisseaux de guerre; on voulait débuter et accroître la construction selon les besoins du service. L'autre importante déclaration contenue dans le document porte que l'amirauté a besoin d'hommes pour les vaisseaux de la marine impériale. Est-ce que cela n'est pas la meilleure preuve possible que la politique poursuivie par l'ancien Gouvernement était la vraie, quand il a pris des mesures en vue de recruter des hommes aussi promptement que possible?

M. LALOR: Combien en avez-vous recruté?

M. HUGHES (I.P.-E.): Nous avons recruté le nombre que nous avons pu. Le Gouvernement précédent n'a-t-il pas plus fait dans cette voie que ce Gouvernement actuel?

M. LALOR: Combien en avez-vous recruté?

M. HUGHES (I.P.-E.): Je vous le dirai. Je tiens la déclaration de l'amiral Kingsmill portant qu'au cours de la première année de la mise en vigueur de cette politique on n'a pas éprouvé de difficulté à engager des jeunes gens à entrer dans le service naval. Je ferais peut-être mieux de lire sa déclaration.

M. BENNETT (Simcoe): Nous en avons maintes fois entendu la lecture.

M. HUGHES (I.P.-E.): Alors si vous l'avez entendue souvent, vous devriez la connaître.

M. BUREAU: Quel est cet amiral Kingsmill?

M. HUGHES: C'est l'amiral qui commande la flotte canadienne et je crois qu'il est encore en service. Dans son rapport il dit que pendant l'année qui s'est terminée le 31 mars 1911—quand le Gouvernement précédent était au pouvoir—le recrutement a été satisfaisant et l'équipage du "Niobé" a été complété, tandis qu'il n'y avait que quelques vacances à bord du "Rainbow". Il a dit aussi qu'on n'avait éprouvé aucune difficulté à recruter des marins. Comme le plus grand service que nous puissions rendre à l'empire est celui de recruter des hommes, nos honorables adversaires pensent-ils s'être conduits d'une façon patriotique quand ils ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour déprécier le service naval canadien et pour empêcher le recrutement? L'amiral Kingsmill dit dans un rapport subséquent que par suite de l'incertitude relative au service, après l'arrivée aux affaires du Gouvernement actuel et par suite des tentatives nombreuses des conservateurs pour tourner la marine en ridicule, il est devenu difficile de se procurer des jeunes Canadiens pour

entrer au service. La conduite de nos adversaires à ce sujet a été des plus honteuses.

M. LALOR: Combien le Gouvernement précédent a-t-il payé par jour?

M. BUREAU: Enlevez vos muselières, levez-vous et parlez si vous voulez prendre la parole.

M. HUGHES (I.P.-E.): M. Churchill a fait d'autres déclarations que celles contenues dans son dernier mémorandum, et qui tendent à montrer que les hommes d'Etat en Angleterre comme ceux de ce pays changent d'avis. Parlant au dîner des constructeurs de navires, à Londres, le 15 mai 1912, il a dit...

M. BENNETT (Simcoe): J'invoque le règlement pour dire que l'honorable député lit un discours qui a déjà été lu quarante fois à la Chambre. S'il n'a pas entendu ce qui a été dit, il peut apprendre du président qu'on a déjà lu cela très souvent.

M. BUREAU: Il n'y a rien dans le règlement qui empêche un député de lire une partie d'un discours sur lequel il désire baser son argumentation.

Quelques hon. DEPUTES: Oh!

M. BUREAU: Mes honorables amis prennent tout cela légèrement, mais nous sommes sérieux ici et s'ils ne sont pas satisfaits de la façon dont nous défendons notre cause ils peuvent se retirer et aller dormir. Je prétends que le rappel au règlement n'est pas recevable.

M. HUGHES: Je vais citer ce qu'a dit M. Churchill sur le sujet même que traite le mémorandum lu l'autre jour par le premier ministre et je vais en tirer mes conclusions au sujet de la politique soumise actuellement à la Chambre. Le 15 mai 1912, M. Churchill a dit, d'après le "Times" du lendemain:

Une marine impériale.—Les colonies prennent part à la défense de l'empire.—M. Churchill parle de la division des devoirs.

Je voudrais parler d'un autre sujet. Les flottes britanniques sont maintenant virtuellement concentrées. La grande revue récente devant le roi n'est qu'une preuve de la qualité de concentration que l'amirauté a récemment menée à bonne fin—un programme de concentration navale qui a donné une véritable mesure de sécurité au centre et au cœur de l'empire britannique. Mais il y a un aspect de la concentration navale qui requiert l'attention des penseurs ici et ailleurs dans tout l'empire britannique. Le fait que non seulement notre flotte s'est concentrée sur la scène décisive des eaux européennes, mais qu'elle doit se tenir concentrée et quelque sorte attachée à cette scène, a créé depuis quelques années un nouveau désir, un nouveau besoin, une nouvelle occasion pour les grandes colonies autonomes de la Couronne. La suprématie navale consiste à être en possession de forces navales suffisantes pour vaincre à la guerre la plus forte flotte ou les flottes les plus fortes que toute coalition raisonnablement probable des puissances pourrait nous opposer. Nous devrions toujours être en mesure de faire cela. Mais une guerre peut durer longtemps avant qu'une décision soit obtenue ou gagnée, et c'est ce qui serait le plus probable. Si nous agissons, comme nous le ferons, avec discrétion, avec calme, avec sincérité, avec bonne volonté envers toutes les nations et sans la moindre rancune et le moindre préjugé envers qui que ce soit, il est beaucoup plus probable—je le dis avec une conviction sincère—que la guerre n'arrivera pas de notre temps, et aura peut-être disparu du monde, du moins pour des périodes que notre imagination la plus fertile nous permet de prévoir. En attendant, et d'ici à ce qu'il y ait eu décision sur les scènes critiques, il n'y a aucun doute que la mobilité générale de notre flotte est réduite. Elle ne peut se mouvoir sûrement et librement dans toutes les parties du monde comme elle le pouvait il y a quelques années. Naturellement, au moment actuel et d'ici à quelques années, non seulement nous pouvons maintenir une marge suffisante dans nos eaux indigènes aux endroits décisifs, mais nous pourrions, en faisant des arrangements spéciaux, en effectuant une mobilisation partielle, si le besoin s'en faisait sentir, équiper et expédier de fortes escadres à l'aide de n'importe laquelle de nos colonies ou de nos possessions d'outre-mer dont les intérêts vitaux seraient menacés ou attaqués.

Tel est le devoir que nous pouvons remplir et que nous serions fiers de remplir—un devoir pour l'accomplissement duquel nous ne devrions pas hésiter à courir des risques et à faire dees sacrifices—la protection de nos grandes possessions autonomes. Et en parlant de ceci, j'entends non seulement une suprématie générale, opérant simultanément et universellement dans toutees les parties du globe, mais par l'envoi, au besoin, d'escadres particulières à tout endroit ou dans toute partie de l'empire britannique, où un danger spécial pourrait menacer nos concitoyens. Nous pouvons faire cela maintenant, l'année prochaine et durant les années qui suivront immédiatement.

Cependant, nous sommes ici, réunis ensemble, une compagnie d'experts en fait de construction de navires, accoutumés à nous occuper de faits réels et importants. Il nous faut les regarder en face, les reconnaître, car chaque nouveau développement des marines continentales, chaque nouvelle escadre qui prend la mer à l'étranger, chaque nouvelle mesure dans l'incessante accumulation de force navale qui nous confronte restreignent davantave la mobilité de la marine britannique.

Et voici la grande occasion, la grande chance des colonies autonomes, ces jeunes nations fortes qui ont grandi dans toutes les parties de l'univers, à l'abri du drapeau britannique, et avec l'impulsion et la protection des institutions britanniques. Et elles ont déjà commencé à la saisir. Déjà, nous avons vu en Australie le développement d'une forte unité de flotte moderne. La Nouvelle-Zélande a fourni un beau navire au service général de la marine britannique.

Et au Canada, les hommes de tous les partis et des deux races sont très agités au sujet du problème et de la part que le grand dominion devrait prendre aux moyens par lesquels lui et toutes les autres parties de l'empire britan-

nique sera défendu contre toute attaque. Et, si je comprends bien, nous recevrons bientôt des représentants du nouveau gouvernement canadien qui viendront ici pour consulter le gouvernement et l'amirauté sur la ligne de conduite qu'ils devront adopter à l'avenir. Si le principal développement des dix dernières années a été la concentration de la flotte anglaise sur des scènes décisives, il me semble, et je crois qu'il vous semble aussi, assez probable que le principal développement naval des forces navales effectives dans les grandes possessions d'outre-mer. Alors, nous pourrons faire, ce qui sera, je crois, la véritable division du travail entre la mère patrie et ses états-fils. Nous maintiendrons contre tout venant notre suprématie sur mer aux endroits décisifs, et ils garderont et surveilleront tout le reste de l'empire britannique.

Je n'entreprendrai certainement pas de prédire ou de décrire la forme exacte que prendront ces développements. Mais la marche de l'opinion semble procéder par des voies éminemment pratiques.

Je me hasarderai cependant à dire ceci: l'amirauté ne voit aucune raison pour qu'un arrangement ne soit pas conclu donnant aux dominions toute la latitude possible en ce qui concerne la direction en temps de paix, des mouvements de toutes les forces navales qu'ils auront pu, avec notre aide, mettre en existence. Nous savons qu'en temps de guerre nos concitoyens d'outre-mer n'auront qu'un désir: ce sera de rencontrer l'ennemi partout où le besoin et le danger seront le plus sérieux. L'important est de combler la lacune, afin que, tandis que nous, des vieux pays, nous garderons la scène décisive, nos camarades et nos frères d'outre-mer tiendront le drapeau déployé sur toutes les mers du monde.

Tel est le principe que je suis venu exposer ici ce soir, et si les observations que je me suis permis de faire peuvent contribuer en quelque manière à assurer sa mise en vigueur, si elles peuvent contribuer en quelque manière à amener un pareil résultat, alors je crois que nous constaterons que, pour l'empire britannique et la marine britannique, nous avons fait plus que répondre tout simplement à la santé que sir William White a proposée en termes si heureux.

Dans le mémorandum que vient de déposer le premier ministre, M. Churchill prétend qu'il fait tous les efforts possibles pour fournir des marins aux équipages de la flotte concentrée actuellement dans la mer du Nord, mais quelques mois auparavant il a déclaré, comme on le voit dans cette citation, que l'amirauté était en état d'envoyer des navires et des hommes dans les différentes stations de l'empire pour faire face à tous les dangers qui pourraient se présenter. Quoi de plus naturel? Quand les navires anglais doivent être concentrés dans les eaux du Royaume-Uni, les colonies et spécialement le Canada devraient s'efforcer de remplacer les navires qui ont été retirés des stations comme celles du Canada.

C'est précisément ce que M. Churchill recommandait le 12 mai au dîner des Shipweigths. Il approuvait alors la politique du parti libéral au Canada. Dans ce discours il fait allusion à la visite prochaine des représentants de la nouvelle administration du Canada et je suis persuadé que les honorables ministres arrivés à Londres ont donné des renseignements tels à l'amirauté que cela a obligé M. Churchill à changer d'avis et à conclure que le peuple canadien ne pouvait plus faire ce que les Anglais faisaient dans toutes les parties du monde.

Dans ce discours que je viens de lire de M. Churchill, il y a un grand éloge de la conduite du parti libéral au Canada, à propos de la marine. A ce moment, M. Churchill pensait que le système de faire construire des navires par les colonies était le meilleur. Quand l'administration libérale a adopté la politique de fournir des hommes pour notre marine et pour celle de l'empire, sur l'avis de l'amirauté, on acheta deux vaisseaux en Angleterre pour servir de navires-écoles et les paroles me manquent pour exprimer en quels termes nos adversaires ont condamné cette politique. Pourquoi les membres du Gouvernement adoptent-ils cette conduite inconséquente de condamner dans un cas la politique recommandée par l'amirauté et adoptée par le gouvernement libéral, et dans l'autre de défendre les avis de l'amirauté? Je prétends que le très honorable chef du Gouvernement n'a donné aucune raison valable pour nous engager à adopter ce bill. Il y a quatre ans le premier ministre était fortement en faveur d'une marine canadienne et la seule justification qu'il aurait pour son changement d'attitude serait l'existence d'un besoin urgent ou d'un péril. En présentant ce bill, il a fait la déclaration suivante:

> Mais aujourd'hui, au moment où les nuages s'appesantissent, quand nous entendons les grondements du tonnerre lointain et que nous voyons les éclairs briller à l'horizon, nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas attendre que la tempête qui nous menace ait éclaté en fureur sur nous et ait causé de violents désastres.

Si nous étions menacés d'une pareille tempête, il y aurait lieu de prendre des mesures immédiates pour assurer la défense de l'empire, mais a-t-on prouvé l'existence d'un danger immédiat? Je maintiens que l'on n'a donné comme preuve de l'impuisance de l'amirauté anglaise de faire face à tous les dangers présents ou futurs. Le premier lord de l'amirauté, parlant dans la chambre des communes anglaise, le 18 mars 1912, disait:

> J'ai la satisfaction d'annoncer que nous sommes en état de construire, armer et équiper de grands navires tous les ans, et de continuer à agir ainsi, d'année en année, sur une beaucoup plus vaste échelle que toutes les autres puissances, prises individuellement avec les ressources qu'elles possèdent actuellement. Par conséquent, la Chambre peut être certaine qu'il n'y a absolument aucun danger à ce que nous nous laissions dépasser, à moins que nous ne décidions d'adopter une politique à cet effet.

Le 12 juillet 1912, lord Crewe qui parlait au nom du gouvernement dans la chambres des lords, disait:

En tout ce qui concerne notre position présente, dans aucune partie du monde, nous ne craignons pas de déclarer que nous considérons la sécurité du pays comme assurée.

La question d'un danger étant écartée, reste-t-il une autre raison pour justifier l'adoption de ce bill? Je n'en connais aucune et je répète que, à mon sens, les orateurs ministériels n'ont pas réussi à démontrer la nécessité d'une pareille politique de contribution. Quand l'honorable premier ministre revint d'Angleterre avec ce projet de contribution, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), qui n'admettait pas l'existence d'un danger imminent, déclarait que le Gouvernement ne serait pas excusable de faire adopter une semblable politique sans l'avoir préalablement soumise au peuple. Fidèle à ses convictions, l'honorable député de Jacques-Cartier remit son portefeuille et les principaux journaux conservateurs ont fortement approuvé sa conduite dans cette circonstance. N'avons-nous pas raison, alors, de conclure de cet incident que le Gouvernement a abusé de la prétendue existence d'un danger immédiat? Je demanderai aussi à l'honorable ministre de la Marine si les trois navires que le Gouvernement propose de construire et de donner à l'amirauté seront en plus des navires que l'amirauté se propose de construire elle-même.

M. HAZEN: Le Gouvernement n'a pas l'intention de donner des navires à l'amirauté; il a déclaré à la Chambre, à plusieurs reprises, que ces navires seraient mis à la disposition de l'amirauté sous certaines conditions. Le Canada pourra les reprendre, en aucun temps qu'il le jugera à propos. D'après ce que je comprends, ces navires sont tout à fait en dehors du programme naval de l'amirauté.

M. HUGHES (I.P.-E.): C'est cependant l'amirauté qui devra les armer et les monter. Dans le mémoire qui a été communiqué à la Chambre il y a quelques jours, le premier lord de l'amirauté déclare que l'amirauté éprouve les plus grandes difficultés à équiper les navires actuellement en service dans la marine anglaise. Nous allons lui fournir trois autres navires qu'elle sera obligée d'équiper et pour lesquels il faudra au moins 3,000 matelots. Le gouvernement anglais sera obligé de se procurer ces équipages et, cependant, le premier lord de l'amirauté déclare qu'il ne peut pas rendre au Canada le service de lui prêter quelques hommes, pour les navires que nous voudrions maintenir dans les eaux canadiennes.

Tout cela me paraît bien étrange. Si l'amirauté anglaise peut trouver des hommes pour équiper ces trois dreadnoughts que le Gouvernement canadien propose de lui fournir, comment M. Churchill peut-il dire que l'Angleterre n'est pas en état de fournir quelques hommes, pour aider à monter les navires que nous voudrions avoir ici? La prétention du ministre de la Marine et des Pêcheries et celle du premier lord de l'amirauté se contredisent sur un point essentiel.

On a beaucoup parlé, beaucoup trop malheureusement, des difficultés qu'on éprouverait à recruter des marins pour des navires construits au Canada. J'admets qu'on aurait certaines difficultés à vaincre, mais les orateurs ministériels les ont certainement exagérées à plaisir. Croit-on les Canadiens tellement inférieurs aux autres peuples qu'ils refuseraient de prendre du service pour la défense de leur pays?

On obtient facilement des recrues pour le service militaire. Il est constaté, de plus, qu'il y a au delà d'un millier de Canadiens dans le service naval des Etats-Unis et il est regrettable qu'il en soit ainsi, quand nous aurions besoin de ces hommes pour notre propre marine. Mille marins, ce serait déjà un beau commencement, et le ministre de la Marine sait parfaitement que tous les navires de pêche qui partent tous les ans de Gloucester, de Cape-Code, et de Cape-Ann, sont presque exclusivement équipés et commandés par des hommes des Provinces maritimes et oserait-on prétendre que ces Canadiens refuseraient de prendre du service dans la marine de leur pays, si on leur offrait des conditions raisonnables. En l'absence de toute autre raison, le sang anglais qui coule dans leurs veines les porterait à s'engager, si l'occasion leur en était fournie. (Rires).

Je suis surpris de voir que cette proposition de ma part excite les rires des honorables députés de la droite. On éprouverait certainement de la difficulté à recruter des matelots pour la marine canadienne, si les conditions de l'engagement n'étaient pas assez favorables. On dit que les Canadiens peuvent servir dans la marine anglaise, mais je ne crois pas qu'ils soient disposés à le faire, dans les conditions actuelles. Depuis des siècles, les officiers de la marine anglaise sont habitués à se croire fabriqués d'une pâte supérieure et à considérer les simples matelots comme des êtres inférieurs. Un pareil état de choses ne serait pas toléré au Canada. Tout Canadien qui s'engage dans le service naval de son pays, quelle que soit la médiocrité de son origine, s'il est intelligent et droit, peut prétendre aux plus hautes positions.

Nos adversaires ont d'abord prétendu que la proposition actuelle ne doit pas être considérée comme une politique permanente; mais il leur a fallu bientôt re-

noncer à cette prétention. Toutes les déclarations faites par le premier ministre, depuis que ce bill a été déposé, me portent à croire que si nous devons avoir une politique navale et si les conservateurs restent au pouvoir, nous n'en aurons pas d'autres que celle-ci. Toutes les déclarations du premier ministre me confirment de plus dans cette opinion. Je crois que le parti conservateur est aujourd'hui converti à une politique de contribution permanente. Que voulait dire le premier ministre lorsqu'il déclarait qu'il n'est pas possible d'avoir cinq marines distinctes dans l'empire et qu'il ne faut qu'une seule marine impériale? Cela n'implique-t-il pas qu'il ne doit pas y avoir de marine canadienne?

Plusieurs DEPUTES: Non.

M. HUGHES: Alors, je ne comprends plus. Si nous sommes incapables de construire des navires, de les armer et de les équiper, comment aurons-nous une marine canadienne? Si nous ne devons pas avoir de marine et si nous devons faire quelque chose pour la défense de l'empire, il n'y a pas d'autres moyens que la contribution. Il n'y a que deux politiques possibles, ou une contribution, ou une marine canadienne et toutes les déclarations ministérielles sont plutôt favorables à la politique de contribution. Or l'honorable premier ministre a toujours déclaré qu'il consulterait le peuple avant d'adopter une politique permanente et c'est exactement ce que nous lui demandons de faire aujourd'hui.

Je me permettrai de citer certaines déclarations faites par le premier ministre, il y a deux ou trois ans et d'autres faites plus récemment, et je demanderai ensuite à la Chambre s'il est possible de suivre un pareil chef. Voici ce que déclarait M. Borden le 29 mars 1909:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Voici maintenant l'autre, M. Borden, celui du 5 décembre 1912:

Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble avis, il faudrait un quart de siècle ou même un demi-siècle pour créer ici une marine militaire, d'une certaine valeur.

Le 29 mars, M. Borden disait encore:

Je désire faire ressortir de mon mieux l'importance pour le Canada de travailler à établir des forces navales pour défendre nos ports de mer et protéger notre commerce extérieur.

Examinons la question sous un autre aspect. Combien de villes du Canada seraient exposées aux attaques d'un croiseur de deuxième ou troisième classe? Il n'y a pas moins de quarante ou quarante-cinq villes ou villages renfermant 2,000 habitants ou plus, qui seraient exposés aux incursions d'un ennemi qui débarquerait sur nos côtes.

Voyons l'autre M. Borden, maintenant, celui du 27 février 1913:

Quel sera l'objet de la marine que mes honorables amis se proposent de créer, lorsqu'elle sera créée? Ils proposent d'avoir une escadre sur l'Atlantique et une escadre sur le Pacifique. Pour quels objets seront-elles placées-là et jusqu'à quel point seront-elles effectives? Je dis que la défense du Canada se fera par les forces navales réunies de l'empire tout entier, et je maintiens de plus qu'il serait impossible pour une seule escadre sur l'Atlantique ou pour une seule escadre sur le Pacifique de défendre les côtes ou les lignes côtières du Canada contre une attaque comme celle qu'on pourrait attendre si une attaque devait avoir lieu.

Revenons au M. Borden du 29 mars 1909:

Je crois que le Parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins navales et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes, de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard ainsi qu'à l'égard du Canada.

L'autre M. Borden parlait ainsi le 27 février 1913:

D'un autre côté, si vous avez la marine britannique, la plus puissante marine du monde, si vous coopérez avec elle, si vous aidez à la maintenir et à l'agrandir, j'ose dire que vous êtes arrivés, pour le présent du moins, à la meilleure solution qu'il soit possible de trouver et à l'appui de mes paroles, je prends la claire déclaration de l'amirauté que le meilleur moyen pour le Canada d'aider à l'empire en ce moment est de fournir un certain nombre des plus forts et des plus puissants navires de guerre que l'argent peut procurer ou que la science peut créer.

Est-il possible que nous ayons tellement changé et que nous soyons devenus un peuple si différent, dans l'espace d'un an ou deux?

Pas plus tard qu'hier, l'honorable représentant d'Hastings-est (M. Northrup) disait que les rivets sortaient par boisseaux de ces navires; qu'on ne trouvait pas de bons riveurs au Canada et qu'il serait difficile d'obtenir les services d'hommes qui connaissent comment exécuter ce travail dans la construction d'un navire, même si on voulait les chercher en Angleterre. Comment se fait-il que cet état de choses décourageant ne se soit produit qu'après l'arrivée de la présente administration au timon des affaires? Comment peut-il se faire que, de l'avis du ministre de l'Industrie et du Commerce, et de tous les principaux organes conservateurs du Canada, nous puissions construire des navires au Canada et

créer d'ici quelques années une marine de guerre canadienne, alors que notre utilité et notre courage sont disparus et que nos ouvriers ont perdu l'habitude de travaux semblables? Tous ces faits ne se sont-ils pas produits depuis l'arrivée des conservateurs à la direction suprême des affaires? Nous lisons que les enfants d'Israël ont été souventes fois châtiés, parce qu'ils s'étaient éloignés de la route qu'ils auraient dû suivre et qui leur était toute tracée. Le peuple canadien se trouve-t-il puni aujourd'hui à cause de sa conduite et surtout à cause de l'acte qu'il a accompli le 21 septembre 1911? Les Egyptiens furent affligés de dix plaies, à cause de leur mauvaise conduite et en punition de leurs cruautés à l'endroit des Israëlites. Serons-nous la proie de tous les maux que mentionnent les honorables membres de la droite? Nous ne le croyons pas. Toute grande qu'ait été l'erreur que le peuple a commise le 21 septembre 1911, je n'estime pas que nous avons été affligés et châtiés aussi sévèrement que nos adversaires veulent le laisser entendre. Je suis convaincu que si l'occasion leur est offerte de réparer l'erreur qu'ils ont commise le 21 septembre dernier, les électeurs se prononceront dans un sens tout différent de celui que nous connaissons et que le Seigneur leur pardonnera l'erreur qu'ils ont alors commise.

Il fut un temps où les deux partis étaient unis sur cette question. Il conviendrait parfaitement que ce spectacle se renouvelât. Il n'y a qu'un moyen d'unir la population de notre pays: il consiste à soumettre cette question à son verdict. Le peuple peut exiger qu'on prenne son avis, parce qu'il s'agit ici d'une question qui relève de la constitution du pays. Qu'importe ce qu'on peut arguer à l'encontre, il est question ici du premier pas dans la voie qui mène à la fédération impériale et à la centralisation. Le pays a payé trop cher l'institution du gouvernement responsable pour qu'on le mette ainsi au rancart. Si l'on veut détruire l'empire britannique, on ne saura faire mieux que de suivre la ligne de conduite que le Gouvernement nous demande de tenir aujourd'hui. L'honorable premier ministre a lui-même fait une déclaration à cet effet en cette Chambre en 1910. Il a dit alors que s'il fallait quelque chose pour rompre les liens qui unissent le Canada à la mère patrie, ce serait un système de contribution tel que celui que l'on se propose d'établir aujourd'hui.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Jamais le très honorable premier ministre n'a laissé entendre chose semblable. L'honorable député dénature le sens des paroles prononcées alors par le très honorable chef du Gouvernement.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le 12 mars 1910, celui qui dirige la Chambre aujourd'hui a fait l'assertion que je rappelle qui est consignée aux Débats.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Jamais de sa vie.

M. HUGHES (I. P.-E.): Il a soutenu que le système des contributions serait de nature à rompre les liens qui unissent le Canada à la mère patrie, si quelque chose pouvait avoir ce résultat. Je regrette sincèrement que les honorables membres de la droite tiennent cette attitude. Elle ne peut qu'avoir des résultats malheureux et pour la mère patrie, et pour le Canada; nous serions indignes de notre qualité de libéraux, si nous ne tentions tous les efforts possibles pour forcer le Gouvernement de consulter le peuple avant de faire adopter ce projet de loi. Nul motif suffisant n'a été invoqué démontrant qu'on devait adopter ce projet de loi et que ce soit demain ou que ce soit plus tard que l'événement se produise, lorsque le peuple aura l'occasion de le faire, il imposera à ce Gouvernement le châtiment qu'il mérite pour l'attitude qu'il prend aujourd'hui.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Les efforts tentés par le peuple du Canada pour améliorer sa constitution et rendre plus parfait le droit qu'il a d'avoir un gouvernement responsable et de travailler à la grandeur de son pays sont des faits dont nous devrions tenir compte en débattant cette question. Ce sont nos aïeux qui ont fait l'histoire du Canada et il incombe au Gouvernement que nous avons aujourd'hui de continuer cette histoire. Toutefois, il existe une différence très marquée entre les moyens adoptés par nos ancêtres et ceux qu'ont choisis nos adversaires en cette enceinte; différence également bien marquée entre la nature de l'histoire écrite par nos aïeux et celle de l'histoire que nous faisons aujourd'hui. La raison est que nos aïeux ne recherchaient pas autant les effets de théâtre; ils se préoccupaient avant tout de la substance plutôt que de l'ombre des choses. Les honorables membres de la droite n'ont guère cure de la qualité de l'histoire nationale qu'ils préparent aussi longtemps que l'effet théâtral susbsiste. Les annales que nos pères ont léguées indiquaient le développement du pays et les progrès accomplis par le peuple dans l'art de se gouverner lui-même; mais ainsi que l'ont fait observer certains honorables membres de la droite, le dernier siècle en fut un d'autonomie, tandis que celui-ci est un siècle de centralisation. C'est le résultat naturel de l'idée exprimée par Winston Churchill que les Canadiens d'aujourd'hui sont d'une race différente de celle des anciens jours—qu'ils se composent d'une réserve d'incompétents bons tout au plus à se pendre au tablier de leurs mamans! La première attitude arrêtée par le très honorable chef du Gouvernement sur cette ques-

tion est celle qu'il a tenue à l'endroit de la création d'un service naval canadien en 1909. Il estimait, dans ce temps-là, que l'idée de contribution était erronée, à moins qu'il n'existât d'urgence dans le cas des forces navales de l'empire. Un motif quelconque l'a engagé à modifier sa politique et la deuxième position qu'il a prise se résumait à proclamer que l'on ne devait établir de marine canadienne ni accorder de subvention à l'amirauté britannique, avant que le peuple n'eût l'occasion de se prononcer sur ce sujet. Ce programme fut également abandonné et l'orientation nouvelle du premier ministre se découvre dans le discours que le chef de l'administration a prononcé le 5 décembre dernier, en déposant ce projet de loi. Cette attitude diffère complètement de celle que mon très honorable ami avait tenue antérieurement. Nous sommes heureux d'accorder au premier ministre le monopole des changements de front et nous pouvons l'assurer que nous ne désirons aucunement empiéter sur son droit d'inventeur sous ce rapport.

Des discours prononcés par les honorables membres de la droite nous pouvons supposer, sans crainte d'errer par trop, que la politique qui nous est maintenant soumise est purement et simplement une politique de contribution. Il peut exister une certaine différence entre la nature de la contribution que l'on propose aujourd'hui et la nature des contributions qu'il nous faudra acquitter dans l'avenir, mais le principe reste le même. Au cours des débats qui se sont développés en 1909, certains honorables membres de la droite ont soutenu que le mot "contribution" signifiait un paiement d'argent à la mère patrie. Il y a une différence entre la contribution dont il s'agissait alors et celle qu'on nous demande aujourd'hui d'accorder, car celle-ci prend la forme d'un cadeau de trois navires à l'amirauté britannique. Je suis porté à croire que c'est cette forme que prendront les contributions de l'avenir, mais cela impliquera la mise à la disposition de l'amirauté de navires qui ne seront ni manœuvrés, ni entretenus par le Canada. On a parlé de l'opportunité qu'il y aurait pour le Canada de prendre rang dans la marine de guerre britannique. Je puis dire que les habitants des colonies autonomes d'outre-mer ont toujours pu se prévaloir de ce privilège. Tel fut toujours également le cas de notre pays.

Lorsqu'on a déposé ce projet de loi, la Chambre possédait déjà un mémoire d'une importance considérable. D'abord, les honorables membres de la droite ont semblé très satisfaits de ce document; mais ils ne tardèrent pas à constater que ce dernier n'établissait pas le bien fondé de leur affirmation, lorsqu'ils avaient parlé d'une "urgence"; ainsi, l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie substitua-t-il le mot "besoin" au mot "urgence". Toutefois, le mémoire exposait clairement que l'on ne saurait avoir besoin des navires qu'on offrait ainsi et, à nouveau, les honorables membres de la droite se cherchèrent un autre terrain. Durant un certain temps, nous avons beaucoup entendu parler de correspondance d'une nature confidentielle échangée entre le premier ministre et l'amirauté, mais, ou les assertions du premier lord de l'amirauté et de ses collègues et amis, et par d'autres qui remplissaient de hautes fonctions administratives, étaient absolument fausses, ou bien il n'existait pas de besoin immédiat dont fît mention cette correspondance d'une nature confidentielle. Lorsque les honorables membres de la droite furent convaincus qu'ils ne pouvaient invoquer de raisons de cette nature, ils trouvèrent qu'il leur était nécessaire d'aller un peu plus loin. Un échange de correspondance s'était probablement fait entre le premier ministre et l'amirauté. Nous ne connaissons pas le nombre de lettres ni celui des câblogrammes échangés, mais le très honorable premier ministre a essayé de tenir secret un document qui se rapportait à cette correspondance sous le prétexte qu'il était de nature confidentielle. On ne nous a jamais fait voir pourquoi on prétendait que ce document était confidentiel. On n'a pas argué qu'il portait l'indication "d'une nature confidentielle" et il n'y a aucune différence entre ce document et tous les autres communiqués de cette nature qui explique pourquoi on doit traiter ce document comme s'il était d'une nature confidentielle. La seule raison pour laquelle on a mentionné cette pièce, c'est que cela pouvait plaire à la galerie. Le tout a été arrêté de façon à produire des effets de mise en scène; les ministres ont fait de leur mieux pour atteindre ce résultat et cela, dans l'estime des honorables membres de la droite, constitue la partie la plus importante de ce débat. Les lettres du premier ministre sont certainement patriotiques. Dans celle qu'il a adressée à M. Churchill il demandait un certain renseignement qu'on devait obtenir. Qui devait l'obtenir? S'il obtenait un renseignement qu'on devait obtenir, nous devons supposer que ce renseignement devait être communiqué aux membres de ce Parlement. Je signalerai le tournure piteuse de l'appel du premier ministre. Il se résume à ceci: Pour l'amour de Dieu, faites quelque chose pour nous; l'opposition a démontré qu'il n'y a pas d'urgence; qu'on ne peut invoquer de motif en faveur de cette contribution et que notre prétention à l'endroit de communications d'une nature confidentielle ne représente rien; nous sommes embarrassés; le peuple finit pas se dégoûter de tout cela; venez à notre aide d'une façon ou d'une autre; pour l'amour du Ciel! tirez-

nous d'embarras. L'honorable premier ministre n'a pas exposé la situation en cette manière, peut-être, mais autant aurait valu pour lui en agir ainsi. Telle fut la supplique adressée. Le très honorable M. Churchill, ou celui, quel qu'il soit, qui a écrit ce mémoire, a pris un long chemin pour venir à l'aide du premier ministre. Il en connaissait sans doute bien long sur la marine de guerre impériale et sur les besoins de cette dernière, mais la difficulté, c'était qu'il ne connaissait rien du Canada ni des Canadiens. Il ignorait ce qu'accepteraient les Canadiens et ce qu'ils repousseraient. Le premier ministre s'est adressé au premier lord de l'amirauté pour obtenir de lui la permission de dire que la population du Canada ne pourrait pas construire ces navires et il ne restait plus à M. Churchill qu'une seule attitude à prendre. C'est pourquoi nous ne devons pas lui imputer un blâme trop sévère. Il a fait tout ce qu'il pouvait accomplir, mais il ignorait l'état de choses qui existe au Canada. En tant que ce mémoire prétend démontrer les difficultés qui s'opposent à la construction de grands navires de guerre au Canada, il ne se trompe pas, mais lorsqu'un fonctionnaire quelconque du gouvernement britannique nous dit ce que peut faire ou ne pas faire la population du Canada, cela ressemble à—je n'aimerais pas me servir du mot "impertinence"—mais cela ressemble à quelque chose qui frise l'impertinence. Quand ces fonctionnaires entreprennent de nous dire ce que nous pouvons et ce que nous ne pouvons pas faire, ils empiètent sur un terrain dont l'accès est défendu, même à un fonctionnaire du gouvernement anglais.

Ceci, dit-on, ne s'était pas fait depuis soixante ans. J'espère bien qu'il s'écoulera soixante autres années avant que la même chose se reproduise. Venir ainsi indiquer aux gens ce qu'ils peuvent faire et ce qu'ils sont incapables d'accomplir c'est agir de la façon la plus propre à troubler les rapports avec une population aussi éclairée que celle du Canada. Plus qu'aucun personnage officiel de là-bas, les membres de cette Chambre sont capables de se prononcer sur la question de savoir si l'on peut construire des navires de guerre en ce pays.

M. EDWARDS: Certains députés de la gauche n'ont-ils pas parlé de faire construire des dreadnoughts en Angleterre?

M. THOMPSON: Je ne vois pas d'inconvénient à cela. Pour le moment, c'est un autre point que je discute. Le mémorandum a de l'importance en ce qu'il y est dit des difficultés que comporte la construction des vaisseaux; il devrait être déposé depuis longtemps, et il aurait fallu le mettre à l'étude. Quant à moi, je ne sais jusqu'à quel point le Canada est en mesure de construire des navires de guerre; aussi m'abstiendrai-je de traiter cet aspect de la question. Il est toutefois un bon nombre de membres de la Chambre qui sont renseignés sur ce point, et je suis enclin à préférer leur avis à celui de tous ces personnages anglais qui parlent sans savoir; or, si les membres marquants de cette Chambre m'affirment que ces navires de guerre peuvent être construits au Canada même, je me rangerai à leur avis plutôt qu'à celui que renferme cette partie-ci du mémorandum.

D'un autre côté, si la Chambre, après mûr examen de la question, est convaincu qu'il vaut mieux, au point de vue national et impérial, faire construire les plus gros navires de guerre en Grande-Bretagne, je serai convaincu comme elle.

Tout ce que je demande, c'est que nous construisions nous-mêmes autant de navires que nous pourrons. Pour cette raison, il y a longtemps que nous devrions avoir sous les yeux la partie du mémorandum qui a trait à la difficulté de la construction des dreadnoughts. Je considère qu'il est encore d'autres renseignements que l'on devrait nous fournir. Si la Chambre, une fois munie de renseignements complets, décide que mieux vaut, dans l'intérêt tant du Canada que de l'empire, faire construire ces navires en Grande-Bretagne, il faudra de toute nécessité qu'ils y soient construits.

On a longuement discouru sur l'équipage des navires de guerre; qu'il me soit permis de citer ces quelques lignes du mémorandum qui portent sur ce point.

> Outre la réponse à votre question principale, il paraît désirable de discuter un autre point. L'amirauté essaiera loyalement de faciliter le développement de toute politique navale pratique que le Canada pourrait adopter, mais il y a moins de chance que lors de la conférence de 1909, qu'elle pourra aider le Canada à compléter ses équipages.
>
> Il faut se rappeler que le nouveau programme allemand a nécessité une forte augmentation du nombre des navires que le gouvernement de Sa Majesté doit tenir prêts à toute éventualité, et nous avons puisé jusqu'à limite extrême à même nos réserves, spécialement en ce qui concerne les lieutenants, les officiers spéciaux (canonniers, torpilleurs et manœuvriers), et les nombreuses autres fonctions qui demandent un entraînement spécial et une expérience de plusieurs années.

En parcourant ce mémorandum, il m'a semblé fort étrange qu'il doive être si difficile de nous aider à compléter l'équipage d'une marine canadienne, car la difficulté sera bien plus grande lorsqu'il s'agira de fournir tous les marins des trois dreadnoughts. Si la Grande-Bretagne est incapable de nous fournir les quelques hommes qui manqueraient à notre marine, ne lui sera-t-il pas beaucoup plus difficile de fournir tout l'équipage de cette marine? Le passage que je viens de citer apporte

la meilleure raison que l'on ait d'adopter le programme de la gauche. L'amirauté anglaise avoue là qu'elle prévoit une disette de marins de nature à constituer un danger si d'autres parties de l'empire britannique ne se chargent pas d'en fournir. L'Australie s'efforce de pourvoir à ce besoin, mais le gouvernement canadien ne veut rien tenter dans ce sens. A ce point de vue-là le mémorandum est donc entièrement favorable à notre programme.

Que nos amis d'Angleterre n'aient qu'une bien vague idée de ce que nous sommes capables d'accomplir, c'est chose dont il ne faut pas trop leur tenir rigueur.

Si l'auteur d'un tel document ne s'attend pas précisément à voir des buffles à sa descente du train, ni à rencontrer des bandes de guerriers indiens à quelques milles à l'intérieur du pays, l'idée qu'il se fait de l'état de choses qui prévaut au Canada n'en est pas moins très vague, et nous ne saurions lui en faire un crime.

Que de telles allégations soient formulées par un membre du gouvernement impérial, c'est chose assez injurieuse. Mais si le procédé est peu sage, maladroit et injurieux, que faut-il penser de ceux des membres de la Chambre qui se réjouissent de ces allégations, qui trouvent admirable que l'on signale le Canada comme une nation d'incompétents, qui applaudissent à tout rompre parce que certain personnage proclame que nous sommes des ignorants et des propres à rien? Si un Anglais s'est gravement trompé en formulant certaines allégations sans savoir ce que le Canada est capable ou incapable d'accomplir, que dire des députés qui font leurs délices de ces allégations et se font gloire de notre humiliation?

M. FOSTER (King), (N.-E.): Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de désigner un seul député qui se serait glorifié de ce que les Canadiens soient traités d'incompétents.

M. THOMPSON: Si mon honorable ami est capable de nier que l'on ait applaudi à la lecture du mémorandum et qu'on ait manifesté de l'enthousiasme à ce moment-là, je lui donnerai raison.

M. FOSTER: En nulle partie du mémorandum il n'est dit que les Canadiens sont des incompétents, et l'honorable député le sait mieux que qui que ce soit.

M. THOMPSON: Je ne suis pas prêt à dire que je connais mieux l'anglais que l'honorable député, mais si celui-ci croit ce qu'il dit, je n'aurais guère honte de penser que je ne le connais pas mieux. S'il peut lire ce document sans y rien voir qui proclame l'incompétence de la population canadienne, je le regrette pour lui. Je prends en pitié tout député qui peut lire ce mémoire sans éprouver un sentiment de honte et sans ressentir l'affront.

La ligne de démarcation évidente entre les deux partis sur ce point est celle qui existe entre l'esprit canadien et l'esprit de centralisation. Je me suis servi de l'expression développement propre, et je me demande s'il y a beaucoup de différence. Si nous sommes animés du véritable esprit canadien, nous ferons tout ce que nous pourrons pour l'agrandissement de notre patrie, pour notre propre avancement, car il ne sert de rien de parler de développer le pays, si nous ne nous développons pas nous-mêmes. La politique libérale assure le développement du Canada, et elle n'est pas incompatible avec l'acquisition de certains navires en Grande-Bretagne pourvu qu'on nous démontre qu'il est sage au point de vue du Canada et de l'empire de les acheter là-bas. Si nous ne pouvons pas les construire au Canada, avouons notre inhabileté.

Je suis certain que M. Winston Churchill, en admettant qu'il soit l'auteur de ce mémoire, fait autorité à l'égard des besoins navals de l'empire et de la difficulté que présente la construction de grands navires de guerre; mais, pour être au courant des affaires canadiennes, il doit se renseigner sur le Canada, et il y a lieu de croire que, pour se renseigner, il s'adresserait aux autorités désignées par la constitution, aux conseillers de Sa Majesté pour le Canada. Je crois avoir raison de dire que le chef du Gouvernement doit prendre la responsabilité de l'opinion qu'entretient M. Churchill au sujet des capacités de la population canadienne, et nous pouvons supposer à bon droit que les renseignements sur lesquels reposent les déclarations du premier lord de l'amirauté ont été obtenus des membres du présent ministère.

La question de la fédération impériale a occupé l'attention au cours du présent débat. C'est le député de la division Saint-Antoine de Montréal, je crois, qui a manifesté l'espoir de voir luire le jour ou le Canada sera pour l'empire ce que les provinces sont aujourd'hui pour le Dominion. Il faudrait beaucoup argumenter pour me convaincre que cela serait de l'intérêt de la population canadienne. Tout débat sur ce sujet serait inutile, si ce n'est que le projet de loi dont la Chambre est saisie semble destiné à ouvrir la porte à la fédération impériale. La difficulté de gouverner le Canada à cause de sa situation géographique et d'autres circonstances est assez grande pour captiver toute l'attention que nous pouvons donner à cette tâche, et s'il est difficile de gouverner un pays comme le Canada qui s'étend sans solution de continuité de l'Atlantique au Pacifique, combien il serait difficile de l'administrer d'une manière satisfaisante s'il fallait ajouter à son immense territoire les Iles Britanniques, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le

Sud-Africain et toutes les colonies d'outremer!

Le principal objet de la liberté anglo-saxonne est de conférer l'autonomie aux habitants de tous les pays anglais, et nous devrions étudier attentivement la question avant de nous décider à faire le premier pas.

La fédération impériale implique la création d'un parlement impérial qui s'occuperait de toutes les affaires intéressant l'empire britannique et ses parties intégrantes. L'adoption de ce principe comporterait nécessairement la suppression de la Chambre des communes du Canada, et je suis porté à croire que cela ne plairait pas à la population canadienne. A mon avis, nous devrions attendre pour étudier cette question qu'on invoquât à l'appui du projet de fédération impériale des raisons plus sages et plus convaincantes que celles qu'on a de temps à autre mises de l'avant au cours de cette discussion.

Nous avons un grand pays à développer, et si nous sommes de vrais Canadiens, nous nous préoccuperons de tout ce qui tendra à ce résultat. On parle de la race anglo-saxonne, mais c'est une erreur de croire qu'il y a quelque chose en nous qui nous assurera le premier rang, quelle que soit la manière dont nous utilisions nos ressources. Nous devons être prêts à tirer parti de toutes les circonstances qui pourraient favoriser notre avancement. Comment la race anglo-saxonne a-t-elle grandi? Les circonstances l'ont obligée à défendre ses droits et à devenir peu à peu une grande race autonome. J'ai souvent pensé que l'un de nos souverains les plus impopulaires, le roi Jean, a été pour nous la source du plus grand bienfait, car sans lui nous n'aurions peut-être jamais eu la Grande Charte. Nous pouvons attribuer l'origine de notre grandeur actuelle au fait que dans les temps primitifs la race anglo-saxonne à constamment lutté pour la conquête de l'autonomie, tandis que les autres nations reconnaissaient à leurs rois une autorité absolue. L'autonomie rend le progrès nécessaire. L'histoire du Canada prouve que nous avons fait notre part pour réaliser l'idéal du gouvernement autonome, et voici qu'on nous demande de revenir sur nos pas. Si nous rétrogradons, nous deviendrons un peuple moins viril et plus faible. Un muscle dont on ne se sert pas perd de sa force, et il me semble que la plus puissante raison de voter pour l'amendement de mon chef, c'est qu'il implique le développement du Canada, et je déclare que la gauche a raison de lutter aussi longtemps qu'elle le pourra afin de faire prévaloir les idées auxquelles elle a confiance.

M. P. J. A. CARDIN (Richelieu) (texte): Monsieur le président, la loi que nous étudions depuis quelques jours est assez importante et ses conséquences assez sérieuses pour me justifier de revenir sur la question. Cette question doit retenir l'attention de tous les députés de cette Chambre, et doit être étudiée dans tous ses détails, parce que ses conséquences peuvent être très graves. Il est bon aussi de scruter un peu l'avenir pour essayer de prévoir tous les résultats qui peuvent découler de la loi proposée.

Et puis, monsieur le président, nous avons amplement le temps de faire cette étude et de la pousser aussi loin que possible. Car il n'y a pas, il n'y a plus d'urgence. Lorsque la résolution qui a précédé la présentation de la loi actuelle a été présentée, les honorables députés de la droite, à la suite de l'honorable premier ministre, ont beaucoup parlé d'urgence. L'urgence était alors la raison d'être, la cause de la loi actuelle. Depuis, un changement s'est opéré. Il n'y a plus d'urgence, ou, au moins, elle n'est plus aussi "urgente". En effet, l'autre jour, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas voulu dire, en réponse à l'honorable député de Wright (M. Devlin), que l'urgence était la cause de la loi actuelle.

Le but de cette loi, dit-on, est d'augmenter la puissance navale de l'Angleterre et de maintenir sa suprématie. Si pour conserver la suprématie navale de l'Angleterre on croit qu'il suffise de lui donner trois vaisseaux, avec l'intention, comme le Gouvernement nous l'a déclaré, de les retirer plus tard, au cas où nous établirions une marine canadienne on fait erreur. Et si c'est là le seul moyen que le Gouvernement croit devoir proposer pour assurer cette suprématie à la métropole, il se trompe ou il cherche à tromper le public. Donner trois vaisseaux à l'Angleterre avec l'arrière-pensée de les lui enlever dans quelques années, lorsqu'on aura décidé l'établissement d'une flotte canadienne, je dis que c'est une singulière façon d'aider au maintien de la suprématie navale de l'Angleterre.

Ce n'est qu'un misérable expédient suggéré dans le seul but d'unir tant bien que mal des divers groupes qui composent la majorité ministérielle. Cet expédient permettra à chacun de ces groupes d'invoquer les arguments les plus divers suivant les lieux et les circonstances, comme on l'a fait aux élections générales de 1911. L'Angleterre n'a pas plus besoin aujourd'hui de ces vaisseaux qu'elle n'en aura besoin dans quelques années. Ce n'est donc pas une politique sérieuse, et elle ne mérite pas l'approbation du peuple du Canada. Et à plusieurs reprises au cours de ce débat, plusieurs de nos honorables amis de la droite, ainsi que les journaux qui défendent leurs opinions, ont prétendu que le Gouvernement avait reçu l'approbation populaire pour cette politique, et que le verdict élec-

toral de 1911 avait donné un mandat à la majorité pour la mettre en pratique

Il est absolument faux que la politique du Gouvernement ait été soumise au corps électoral en 1911, et ait reçu l'approbation populaire. Dans la province de Québec, jamais cette politique n'a été approuvée par le peuple, parce que la majorité de la députation de cette province a été élue en défendant la politique navale du gouvernement Laurier, et en repoussant la contribution que l'on veut faire voter maintenant. Ceux qui siègent de l'autre côté de cette Chambre et qui viennent de la province de Québec, ont été élus en faisant appel aux préjugés et en combattant de toutes leurs forces toute mesure de nature à entraîner le Canada dans le militarisme. J'ose dire qu'il n'y a pas cinq députés qui aient été élus pour appuyer la politique consistant à donner une somme d'argent à l'amirauté anglaise. Les uns ont été élus parce qu'ils appuyaient l'administration libéral, les autres, parce qu'ils réprouvaient tout projet d'organisation d'un service naval et en faisant appel aux préjugés du peuple et en accusant sir Wilfrid Laurier d'avoir porté atteinte à l'autonomie du Canada.

Aux élections de 1911, on est allé encore beaucoup plus loin en déclarant ouvertement que nous ne devions rien à l'Angleterre, que nous n'étions pas obligés de prendre part aux guerres de l'empire. Mais depuis septembre 1911, bien des choses ont changé. Dans la dernière élection partielle de Richelieu, on a entendu le candidat conservateur se déclarer en faveur de la contribution, mais pour des motifs bien différents de ceux invoqués aujourd'hui par les honorables députés de la droite. Ce candidat prétendait que la contribution était le système le moins onéreux pour le Canada, puisqu'il nous permettrait de conserver chez nous les fils des cultivateurs qui continueraient à se consacrer aux travaux de l'agriculture, et ne seraient pas arrachés de leur foyer. C'était la raison qu'on invoquait tout en repoussant l'idée d'une marine canadienne. Ce sont là les arguments que l'on fera valoir aux prochaines élections générales; c'est là le moyen que nos amis de la droite, se réserve de faire valoir lorsque le peuple sera consulté.

On dira, ailleurs, qu'en fournissant ces millions à l'Angleterre pour lui permettre de construire de nouveaux vaiseaux de guerre, nous nous sommes acquittés de nos devoirs envers la métropole. Voilà le double jeu dont nos adversaires vont se servir.

Un député disait qu'en faisant ce que le Gouvernement se propose de faire, il travaillait pour la défense du Canada. Cette politique vise surtout l'intérêt de l'Angleterre, l'intérêt de la marine impériale et s'occupe d'aider les constructeurs anglais. Si on voulait défendre le Canada, on poursuivrait la politique de l'ancien gouvernement en construisant ici une flotte canadienne. Il n'est pas nécessaire que cette flotte soit aussi considérable que celles des pays d'Europe. Nous avons les moyens de construire des vaisseaux chez nous; nous avons des hommes capables d'exécuter ces travaux. Commençons par construire de petits vaisseaux et graduellement nous pourrons augmenter nos constructions et augmenter aussi le tonnage de ces vaisseaux

On dit aussi qu'en versant cette somme de 35 millions, nous travaillerons au maintien de la paix du monde.

Je ne puis croire qu'il suffise de verser une somme quelconque pour assurer la paix du monde.

Je vous le demande, monsieur le président, peut-on invoquer un argument plus ridicule. Cependant, on espère tromper le peuple en cherchant à lui faire croire qu'une contribution de 35 millions va maintenir la paix du monde.

Je crois qu'il serait beaucoup plus dans l'intérêt du pays d'employer cette somme à l'établissement de chantiers maritimes et à la construction d'une marine canadienne.

Avec le territoire immense que le Canada possède, il est exposé à des attaques de tous côtés. Comment dans le port de Québec, par exemple, pourrrait-on repousser des vaisseaux de guerre qui viendraient y faire blocus. Le commerce du Canada pourrait être paralysé parce que nous n'avons à notre disposition aucun moyen pour arrêter ou même retarder la marche d'un ennemi. Si nous avions au moins une petite flottille, elle pourrait retarder la marche de l'ennemi, ce qui donnerait aux gros vaisseaux de guerre de l'Angleterre le temps de venir à notre aide et de repousser l'ennemi.

Il n'y a pas à se dissimuler que si une guerre éclatait entre une nation d'Europe et l'Angleterre, le Canada, la plus belle possession de l'empire, serait probablement le premier à être attaqué; et nos trois dreadnoughts faisant partie de la ligne de bataille dans la mer du Nord, le Canada serait laissé à la merci des vaisseaux de guerre ennemis et, peut-être, passerait-il sous la domination d'un autre pays; ce que nous ne désirons pas.

Il est regrettable, monsieur le président, d'avoir à constater dans cette Chambre que le document émanant du premier lord de l'amirauté, et qui a été lu l'autre soir par le premier ministre,—document qui exprimait des doutes sur la compétence des Canadiens, sur leur esprit d'initiative, sur leurs connaissances techniques; il est regrettable, dis-je, que ce document ait rencontré l'approbation de la majorité de cette Chambre, et qu'on ait jugé à propos d'applaudir une telle déclaration.

Vraiment, je ne croyais pas qu'il put se trouver des députés ayant assez peu d'or-

gueil national pour applaudir cette déclaration de M. Churchill, disant que les Canadiens n'étaient pas capables de construire des vaisseaux, ou d'equiper des chantiers maritimes. ou en état de construire des grues à vapeur de la capacité de cent tonnes. Une telle affirmation par M. Churchill ne repose que sur l'ignorance que l'on a des Canadiens et de leur esprit d'initiative.

Monsieur le président, avec l'approbation que l'on a donnée à cette déclaration, et avec les déclarations faites par le premier ministre lui-même, il n'est pas douteux que l'on s'achemine vers la fédération impériale. N'est-il pas vraiment extraordinaire, et même regrettable, de voir des députés de la province de Québec qui accusaient le gouvernement Laurier de vouloir sacrifier les intérêts de la province à l'Angleterre, de les voir se scandaliser, parce que les députés anglais de la gauche ont attaqué et blâmé M. Churchill de vouloir s'immiscer dans les affaires politiques du Canada, en venant nous dire ce que nous devrions faire ou ne pas faire. En résumé, ce que l'on pense de nous, en Angleterre, c'est que nous ne sommes bons qu'à payer, qu'à donner de l'argent; et lorsque nous demandons une compensation, on nous répond que nous ne sommes pas capables de dépenser d'une façon sage, chez nous, une somme de trente-cinq millions. Je dis que c'est un aveu complet que l'on ne connait pas les aspirations du peuple canadien et qu'on ne sait pas ce qu'il est capable de faire.

Dans les dernières élections fédérales, nos adversaires, pour combattre la loi Laurier, s'opposaient à cette disposition de la loi du service naval qui permet au Gouverneur général en conseil de mettre la flotte canadienne au service de l'Angleterre, en temps de guerre, quand il le jugerait à propos.

Ils disaient que s'il s'était agi d'une flotte essentiellement canadienne que le Gouvernement n'aurait pas eu le pouvoir de mettre sous le contrôle de l'amirauté anglaise, ils n'auraient pas eu d'objection. Aujourd'hui, on voit ces mêmes messieurs prêts à envoyer 35 millions en Angleterre pour construire trois vaisseaux qui seront sous la direction absolue de l'amirauté anglaise et sur lesquels nous n'aurons aucun contrôle.

J'ai donc raison de dire que leurs opinions sont changées et que nous avons raison de suspecter leur opinion d'aujourd'hui.

Je dis, monsieur le président, qu'il est regrettable que l'on ait trouvé, dans cette Chambre, une majorité pour accepter avec enthousiasme la position humiliante qui nous est faite par le mémorandum du premier lord de l'amirauté. Si nos amis de la droite

trouvent dans ce mémorandum quelque chose de suffisant pour soutenir leur opinion nouvelle; s'ils sont certains que ce mémoire contient une expression d'opinion qui convient à la majorité du pays; pourquoi, alors, ne pas soumettre cette question au peuple en se servant de ce mémoire qui déclare qu'au Canada nous n'avons pas les hommes capables de construire des vaisseaux de guerre; capables de monter ces vaisseaux; des hommes assez expérimentés en mécanique industrielle pour construire des grues à vapeur pouvant soulever 100 tonnes. Ils auraient peur d'aller faire une telle déclaration devant le peuple, parce qu'ils seraient vite démentis par les faits. Je les inviterais à aller visiter les chantiers maritimes de Sorel qui, certes, ne sont pas les plus grands et les mieux outillés du pays. Ils y verraient qu'on est actuellement à construire une grue à vapeur pouvant soulever, non pas 100 tonnes, mais 130 tonnes. Ce fait est attesté dans le rapport de M. Jackson, ingénieur-surintendant des usines de Sorel, à l'honorable ministre de la Marine.

Pour ceux qui connaissent les aptitudes de l'ouvrier canadien, il me semble que c'est une injure à lui faire que de dire qu'on ne peut pas trouver, parmi le peuple, des hommes ayant une connaissance suffisante de la mécanique pour faire le travail du boulonnage des pièces d'acier d'un vaisseau de guerre.

Dans les humbles chantiers de Sorel nous avons des mécaniciens d'une habileté telle que plusieurs d'entre eux peuvent construire, seuls, un engin à vapeur pour un vaisseau de la marine marchande. Ces ouvriers ont construits, plusieurs des plus grandes dragues qui font le creusage du Saint-Laurent et cela sans avoir eu besoin de recourir à l'étranger.

Les ouvriers anglais et américains se spécialisent dans leur métier; ils ne font qu'une partie d'une machine; ils ne connaissent rien qu'une spécialité. L'ouvrier canadien, au contraire, apprend généralement tout ce qui touche la mécanique de son métier. Suit-il de là qu'il est moins intelligent; qu'il a moins d'aptitude à apprendre que l'ouvrier étranger? Je soutiens le contraire sans hésitation. Nous avons eu occasion, aux chantiers de Sorel, de constater que les ouvriers canadiens sont aussi bons, aussi compétents, aussi intelligents que ceux qui nous viennent d'Angleterre. Nous avons eu occasion d'en faire la comparaison à Sorel même. Un industriels a fait venir d'Angleterre des contremaîtres pour diriger ses travaux, et même des ouvriers. Après les avoir mis à l'épreuve, pendant deux ou trois mois, on a été obligé de les renvoyer pour mettre à leur place des ouvriers canadiens qui connaissaient mieux qu'eux le travail à faire.

L'ouvrier canadien, pris comme unité, est supérieur à l'ouvrier américain ou anglais, parce que les connaissances qu'il possède sont d'une nature générale, tandis que l'ouvrier anglais ou américain n'a qu'une connaissance spéciale. Donnez à un ouvrier canadien d'expérience, les matériaux nécessaires et il vous construira un engin complet, à partir de la base au sommet.

Tout récemment, un journal, dévoué aux intérêts du parti conservateur, déclarait que nous ne devions pas entreprendre la construction de vaisseaux de guerre, parce que nous ne sommes pas outillés pour cela. Est-ce une raison pour refuser de nous charger de la construction de nos vaisseaux? Cet argument pourra être invoqué dans quinze ou vingt ans également, et nous ne quinze ou vingt ans également. Nous ne serons pas plus avancés si nous ne commençons pas. C'est précisément pour cela que nous devons prendre les moyens, immédiatement, de nous outiller afin d'être en état de construire des vaisseaux nous-mêmes. Ce journal ajoute: lorsque nous avons des constructions maritimes considérables à faire, des contrats importants à donner, nous sommes obligés de nous adresser à l'Angleterre. Pourquoi? c'est parce que, actuellement, les chantiers maritimes n'ont pas assez d'ouvrage pour permettre aux propriétaire de ces chantiers de s'outiller pour faire ces constructions considérables; mais je n'hésite pas à dire que si le Gouvernement du jour, au lieu de donner ces trente-cinq millions à l'Angleterre, en prenait une partie pour encourager l'établissemet de chantiers maritimes, la solution du problème serait vite trouvée.

Nous avons le droit d'espérer, monsieur le président, que le jour n'est pas très éloigné où les produits canadiens allant à l'étranger, de même que les produits qui nous viennent de l'étranger, seront transportés sur des vaisseaux canadiens et que cette marine marchande, au besoin, sera protégée par des vaisseaux de guerre canadiens. Ce but si louable et si désiré ne saurait être atteint avec le projet de loi du Gouvernement actuel, mais si l'on en revenait à la politique du gouvernement précédent, c'est-à-dire la création graduelle d'une marine de guerre canadienne, nous verrions se réaliser bien vite le vœu que tout canadien patriote doit faire, celui d'un Canada pouvant se suffire à lui-même.

Vous le savez, monsieur le président, la question de l'autonomie du Canada a été très longuement discutée au cours de la dernière campagne électorale. C'était, si je puis m'exprimer ainsi, le grand cheval de bataille de nos adversaires aux élections de 1911. Ils se battaient, disaient-ils, pour maintenir intacte l'autonomie du Canada, C'était au nom de l'autonomie que l'on condamnait la loi de la marine de 1910. C'est au nom de l'autonomie que l'on demandait à la population des campagnes de voter contre la loi navale; et on assurait que si cette loi n'était pas condamnée et rappelée, le pays perdrait des droits et des libertés dont il jouisait.

Ce fut donc au nom de l'autonomie que l'on fit la guerre au parti libéral en 1911; et cependant, aujourd'hui, nous avons entendu des députés qui se sont dit fatigués de ce débat sur l'autonomie Les choses ont bien changé depuis. Qu'est-il donc arrivé pour modifier si profondément les idées des honorables députés de la droite? Après toutes leurs luttes, après tout le travail qu'ils ont fait pour conserver au Canada son autonomie, ils viennent aujourd'hui nous reprocher de parler de cette même autonomie.

On dit que la politique du Gouvernement fait faire au pays un pas en arrière, et on a raison, car il nous force à retourner au système du tribut, et j'emploie ce mot avec intention.

Si on allait me le reprocher, je répondrais que je le trouve dans les journaux même qui défendent le Gouvernement actuel. On sait que ce système est condamné par le peuple, voilà pourquoi on ne veut pas retourner devant lui. C'est l'instinct de conservation des avantages acquis depuis 1911, c'est l'instinct de conservation de certaines espérances d'avantages futurs pour certains messieurs, c'est la position assurée dans laquelle d'autres se trouvent qui dictent cette conduite. Ce n'est assurément pas l'avancement et le progrès du Canada. Pour les uns, c'est la conservation des avantages présents sous forme de portefeuille ou autrement, pour les autres, c'est l'espoir de la possession de futurs portefeuilles. L'intérêt public est étranger à toutes leurs préoccupations.

Leur politique d'aujourd'hui est une politique de double jeu, comme l'a été la campagne politique des conservateurs aux dernières élections. Dans la province de Québec, ils préchaient une doctrine, tandis que dans les autres provinces, ils en préconisaient une autre.

Je n'ai pas l'intention de retenir le comité en lui donnant lecture de journaux réflétant l'opinion de certains hommes politiques. Je me permettrai seulement de lire un petit extrait d'un journal qui me justifie de qualifier de tribut la politique du Gouvernement.

Pendant les élections de 1911, ce journal faisait la lutte pour les nationalistes; aujourd'hui il supporte le Gouvernement. Je veux parler de "L'Eveil", publié à Sorel. Au cours d'un article dans lequel on traite du bill du Gouvernement, je trouve les mots suivants:

M. Graham, à l'exemple de sir Wilfrid, auquel il succédera prochainement, n'a pu faire autrement que de prôner la politique navale de ce dernier.

Lui aussi, au tribut de l'or veut le tribut du sang.

J'appelle l'attention sur les mots "au tribut de l'or veut le tribut du sang".

"Voici un passage de son discours sur la question qui en convaincra tout électeur intelligent:

"Si le présent projet de loi (projet Borden) doit être adopté, je supplie le Gouvernement et ses partisans de donner non seulement de simples "coques" sans équipages."

"Donnons à la métropole ce dont elle a un plus grand besoin que d'argent: l'impôt du sang si c'est nécessaire, pour la défense de l'empire.

"En voilà un futur chef qui n'y va pas de main morte, hein?"

Voilà la ligne de conduite que nos amis de la province de Québec se proposent de suivre lorsqu'il leur faudra paraître devant leurs électeurs.

On dira: nous avons donné des millions, mais grâce à ce don, les fils de cultivateurs pourront rester sur leur terre et continuer à cultiver sans être obligés d'aller se battre pour l'Angleterre. Voilà la doctrine que l'on commence à infuser dans la province de Québec tout en se servant d'un argument contraire dans Ontario, et quand arriveront les élections, quand le Gouvernement sera forcé de soumettre sa politique au peuple, on jouera ce double jeu pour tromper l'électorat.

Si nos honorables amis de la droite sont si convaincus que le peuple est avec eux, pourquoi donc ne se hâtent-ils pas de lui soumettre la question en faisant des élections générales? C'est là un moyen bien facile de faire décider la question. S'ils sont si convaincus de l'excellence de leur politique, pourquoi persistent-ils à nous tenir à siéger des jours et des nuits, et pourquoi ne s'empressent-ils pas de faire approuver leur conduite par l'électorat?

En terminant, monsieur le président, je tiens à dire que c'est l'intérêt du Canada qui doit nous intéresser d'abord; c'est l'intérêt du pays qui doit passer avant celui de l'Angleterre. C'est cet intérêt qui doit inspirer et soutenir nos efforts, activer nos énergies. En travaillant pour le Canada, nous travaillons pour la prospérité et la grandeur de notre peuple. Et notre devise doit donc être: "Le Canada d'abord."

M. WILSON (Laval): Avant d'entamer la discussion de l'amendement que j'ai intention de faire dans la belle langue française, permettez-moi de déposer devant vous deux documents. Le premier est charmant, le second est tout le contraire.

La première lettre dit:

Cher Wilson:

Pourquoi n'avez-vous pas encore parlé sur cette importante question?

Pourquoi, vous un homme d'état, le descendant d'un vaillant soldat, réunissant en votre personne les vertus et les beautés de l'Ecossais, du Français et des autres grandes races—pourquoi ne donnez-vous pas à un monde qui vous écoute et vous attend le bénéfice de votre grande éloquence et de votre logique sur cette importante question?

M. CARDIN.

Veuillez m'obliger en me donnant, disons, un discours de cinq heures sur ce sujet.

Sam.

Afin de faciliter l'intelligence de cette lettre je dois rappeler au comité que "Sam" est le premier nom de notre bon ami le colonel Hughes, le ministre de la Milice. En déposant ce document sur le bureau, monsieur le président, j'espère que je comblerai les vœux de l'honorable ministre qui est à votre droite. L'autre document, ainsi que je l'ai dit, n'est pas aussi agréable. Je cite d'un journal appelé "The Sentinel":

Notre point de vue.

La poignante situation qui règne à Ottawa tient uniquement à la répugnance des Canadiens français à consentir à ce que le Dominion assume sa juste quote-part du fardeau de la défense navale.

M. Bourassa nous rappelle que nous ne devrions pas être surpris de cette attitude de la part de ses compatriotes. Il est sans doute dans le vrai en disant qu'ils ne peuvent avoir le même sentiment de fierté pour l'empire britannique que les sujets britanniques.

Le fait saillant, cependant, est que nos difficultés proviennent de ce qu'une si forte proportion de notre population est d'origine française.

Si la province de Québec était peuplée de citoyens de langue anglaise nos relations avec la mère patrie ne donneraient lieu à aucune querelle entre les partis politiques. Toutes ces déclarations au sujet de la perte de l'autonomie canadienne, résultant d'une forte contribution financière en faveur de la marine, ne sont que des appels à un groupe électoral français. M. Bourassa a tant touché cette corde que l'air est parfaitement connu à Québec, et l'opposition croit sans doute que c'est une bonne tactique de marcher sur ses brisées.

Des VOIX: Bravo! bravo!

M. WILSON (Laval): Je suis heureux de voir le premier ministre entrer en ce moment.

Il y a aussi dans la présente attitude de sir Wilfrid Laurier la même note de manque de sincérité qui a distingué sa politique sur la question navale dès le début. La presse à sa dévotion dans cette partie du pays se plaint depuis des semaines que M. Borden ne propose pas de construire les navires au Canada, et de fournir des équipages canadiens. Cette tactique libérale est à l'intention d'Ontario. A Québec il n'est jamais question de fournir des équipages canadiens. Dans cette partie du Dominion, la question à l'ordre du jour c'est le danger de perdre notre autonomie.

L'opposition semble croire que si elle pouvait imposer de force un appel au peuple elle aurait l'appui de tout Québec, et qu'en divisant les autres provinces elles reviendrait au pouvoir. Nous ne croyons pas que tel serait le résultat. Au contraire, nous sommes convaincus que si une élection avait lieu maintenant sur la question navale, le Gouvernement reviendrait au pouvoir à une écrasante majorité. Mais que nous ayons raison ou non, il est déplorable qu'il y ait toujours au Parlement fédéral une solide phalange représentant

une population illettrée, sans esprit de progrès et antiimpériale. Il est encore plus regrettable que des politiciens exploitent cette situation sans tenir compte des détriments qui peuvent en résulter pour le pays.

Personne ne saurait prétendre que le Canada de langue anglaise soit défavorable à la politique Borden. L'hostilité envers la mesure même du Gouvernement ne se rencontre que dans Québec. Il est vrai que des milliers d'électeurs de langue anglaise voteraient contre elle dans une élection générale, mais ils y seraient poussés par les sentiments de fidélité au parti, et non parce qu'ils seraient convaincus que les plus chers intérêts de l'empire le demandent.

Ainsi la question se résume à ceci: que la politique du parti libéral a été conçue de manière à lui permettre d'exposer les faits à un double point de vue, dans l'espoir que sir Wilfrid Laurier pourrait répéter les appels à la race qu'il a faits à chaque élection générale depuis 1896. Si le parti libéral à Ottawa désirait sincèrement contribuer à la protection de l'empire, comme les premiers et le plus important de ses devoirs, il ne s'opposerait pas à une contribution de trente-cinq millions de dollars. Que les navires soient construits et équipés au Canada, ainsi que le désirent les libéraux (ce qui, au dire des conservateurs, coûterait au moins soxante et quinze millions de dollars) ou qu'ils soient construits dans les chantiers de la Grande-Bretagne, le fait saillant, c'est que le Canada désire contribuer trois dreadnoughts pour renforcer la marine impériale.

Tout ce qui tend à embarrasser le Gouvernement à cet égard, n'est pas dans les plus chers intérêts du Canada et de l'empire en général. Il y a peut-être quelque avantage de parti à gagner, par suite de la répugnance qu'éprouvent les Français à aider l'Angleterre. Comment peut-on comprendre l'attitude actuelle de sir Wilfrid Laurier?

Comme il est possible qu'un parti politique après l'autre cherche à capter le vote français en bloc, il devient essentiel au maintien des intérêts impériaux au Canada que les privilèges de la race française ne reçoivent aucune extension. Ils se sont montrés incapables d'apprécier l'excessive générosité du gouvernement britannique à leur égard. Une saine appréciation du généreux traitement qu'ils ont reçu aurait dû leur inspirer pour l'intégrité de l'empire autant d'enthousiasme qu'à leurs concitoyens de langue anglaise. Ils ont pris tout ce qu'on leur a donné en demandant constamment davantage et finalement en cherchant à se soustraire à leurs obligations envers la nation qui les a défendus, eux et leurs libertés depuis un siècle et demi. Aucun peuple conquis n'a jamais été traité avec autant de générosité et aucun que nous sachions n'a fait preuve de pareille ingratitude.

M. Borden comprend sans doute son devoir mieux qu'aucun journal ne saurait le lui montrer. Nous osons exprimer l'espoir, cependant, que le sentier qu'il choisira le conduira à reconnaître que ce grand pays si riche et si prospère est tenu de payer sa large quote-part des frais de sa propre protection.

Naturellement, monsieur le président, je ne voudrais pas affirmer qu'il faut ajouter foi à tout ce qu'on lit dans un journal. Mais je désire protester énergiquement contre cet article et je suis convaincu que tous mes collègues m'approuvent au cours du débat sur ladresse. J'ai dit à cette Chambre que j'avais eu l'avantage de voyager d'Halifax à Vancouver, et de visiter les diverses provinces et, en passant, j'ai suggéré que nul député ne devrait siéger ici avant d'avoir fait un voyage de l'Atlantique au Pacifique, l'expérience acquise au cours de ce voyage devant faire partie de ses aptitudes. L'honorable député d'Ottawa (M. Fripp) applaudit à mes remarques. Nous avons eu le plaisir de nous rencontrer et de contempler ensemble le fameux "Rainbow" à Esquimalt. La figure du "Rainbow" ne lui apparaissait pas très clairement, lorsque le parti libéral était au pouvoir, mais dernièrement il a trouvé cette figure plus claire à l'œil et plus agréable au cœur. J'ai constaté que certains concitoyens de l'Ontario connaissent Québec comme un nègre du Congo connaît la Mandchourie, et je crois que l'auteur de cet article doit figurer dans cette classe. L'article a pour parrain le maire actuel de Toronto, s'il ne l'a pas écrit lui-même.

(Texte.) Je disais donc que le Canada est notre héritage. Jusqu'en 1763 ce pays était une possession française. Depuis le traité de Paris notre pays est devenu possession anglaise.

Qu'a fait pour nous l'Angleterre, depuis que nous avons été cédés—ou conquis—comme le dit l'article que je viens de citer? Elle a maintenu des troupes au pays, en différents endroits, et en ce qui concerne la province de Québec à Montréal et Québec; puis la garnison d'Halifax en 1845 et celle d'Esquimalt en 1856.

Pour des raisons que je n'ai pas à discuter, l'Angleterre a retiré ses troupes, il y a une vingtaine d'années ne laissant que deux escadres, une sur le Pacifique et l'autre sur l'Atlantique, lesquelles furent retirées en 1905.

L'Angleterre avait-elle raison de fortifier le Canada, de le munir de troupes et de protéger ses eaux avec ces deux escadres? Je crois que personne ne différera d'opinion avec moi lorsque j'affirme que l'Angleterre maintenait ses troupes et ses escadres pour nous protéger contre les invasions par terre et les attaques sur mer. Elle a dépensé des millions et des millions pour notre protection et tous les citoyens de ce pays, lui seront toujours reconnaissants de cette protection.

L'Angleterre ayant jugé à propos de nous retirer cette protection, elle nous en donne la raison cette fois-ci en disant que c'est parce que les puissances étrangères, la France, l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne augmentant l'effectif de leurs marines—l'Allemagne surtout,—elle a cru devoir augmenter l'effectif de sa marine jusqu'au

point de la rendre invincible, du moins dans l'opinion de l'amirauté.

Pour ma part, je crois que l'Angleterre possède aujourd'hui la flotte la plus puissante qui existe au monde et qu'elle pourrait faire face aux flottes réunies de plusieurs puissances et sortir victorieuse d'une lutte sur l'océan.

On se demande aujourd'hui si c'est l'Angleterre qui a provoqué chez ses colonies ou nations sœurs ce désir qui n'a pas été clairement manifesté par l'amirauté, de dépenser quelque argent pour remplacer, du moins en autant que le Canada est concerné, ce que l'Angleterre nous a enlevé?

Ce projet a pris naissance au cours des différentes conférences intercoloniales ou impériales; mais c'est surtout lors de la conférence de 1907 que ce projet a pris une forme tangible et que les représentants des diverses colonies, messieurs Botha, Smartt et Laurier, en sont arrivés à la conclusion qu'il était temps de faire quelque chose pour leurs pays et en même temps d'aider à la défense impériale généralement. La Nouvelle-Zélande a cru devoir contribuer une somme d'argent; l'Australie la construction de vaisseaux de guerre. Le Canada prit une position différente. Sir Wilfrid Laurier, revenu au pays après avoir consulté l'amirauté pour savoir quelle forme devait prendre l'offre que nous faisions afin de donner à cette aide le plus d'efficacité possible, a cru sage de commencer la création d'une marine canadienne, construite autant que possible au pays.

Comme le gouvernement libéral savait parfaitement que le tout n'est pas d'avoir des navires, mais qu'il faut encore pour les monter des matelots, des marins, des officiers supérieurs et des soldats, le gouvernement décida donc d'avoir des vaisseaux écoles et à cette fin, il acheta deux bateaux de seconde classe: le "Niobé" et le "Rainbow". Des demandes de recrutement furent affichées dans différentes parties du pays et plusieurs jeunes Canadiens s'enrôlèrent dans la marine. Je suis heureux de constater que les fils de quelques députés prirent du service à bord de ces vaisseaux-écoles et, notamment, le fils de l'honorable M. Brodeur, l'ancien ministre de la Marine, qui a donné le bel exemple de patriotisme et d'amour de son pays.

Les événements ont changés en septembre 1911. Le très honorable premier ministre, s'étant gravement compromis sur cette question, annonça qu'il irait en Angleterre consulter l'amirauté et soumettrait la question au peuple,—il ne disait pas sous forme de plébiscite ou de referendum—et s'il n'est pas devant le peuple aujourd'hui, c'est qu'il a trahi sa parole comme l'ont fait les nationalistes. Il a remplacé tout cela par une contribution de trente-cinq millions à l'Angleterre.

M. WILSON (Laval).

Voilà pourquoi nous, les libéraux, résistons à cette contribution. On nous dit: Mais cet argent sera employé à construire trois dreadnoughts qui seront la propriété du Canada. La loi ne dit rien de tel; lorsque nous aurons versé ces trente-cinq millions, qui empêche l'amirauté anglaise de prendre trois dreadnoughts déjà construits, de les baptiser de noms canadiens et c'est tout ce que nous aurons; on les apellera le "Pelletier", le "Nantel" et le "Coderre".

Je veux dire un mot du dernier mémorandum qui a produit une certaine sensation lorsqu'on en a donné la lecture. Si on a cru prendre l'opposition par surprise et si on s'est imaginé qu'elle venait de recevoir un coup fatal, que l'on se détrompe.

Je regrette, pour ma part, qu'un tel document ait été écrit par un homme pour lequel nous avions la plus haute estime. Nous sommes en droit aujourd'hui de lui retirer l'estime que nous avions pour lui. C'est l'un des jingoes de là-bas qui nous dit: Vous ne valez pas grand'chose; vous n'êtes bons que pour élever des pourceaux et des bestiaux, que pour élever des moutons, produire du blé et du seigle; vous n'êtes bons que pour nous donner votre argent. Vous ne pouvez pas établir de chantiers maritimes, vous êtes absolument incapables de vous construire une marine; donnez-moi votre argent, et je me charge de ces travaux pour l'exécution desquels vous n'avez aucune compétence.

Et le premier ministre donne ces 35 millions de l'argent du peuple à M. Churchill, qui les reçoit tout souriant de la naïveté de ces bons coloniaux. La démonstration organisée par le premier ministre pour relever le courage de ses amis sera réprouvée et condamnée par le public.

Lorsque mon ami de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) eût décidé d'amener une question devant la Chambre, il eut la courtoisie d'envoyer un avis au premier ministre. Pourtant, que s'est-il passé à propos de ce mémoire de M. Churchill? Les journaux nous ont appris que le premier ministre dînait avec l'honorable chef de l'opposition le soir même où il communiquait ce mémoire à la Chambre. C'était, je crois, au dîner donné à M. Bryce. Le premier ministre ne pouvait-il donc pas avertir le chef de l'opposition et lui dire ce qu'il avait l'intention de faire quelques heures plus tard? Il vint ici et, le mot d'ordre donné partout dans la ville afin de remplir les galeries quand le premier ministre a un discours à faire—fut lancé de tous côtés, mais il prit bien soin, autant qu'on peut en juger, de laisser aller son adversaire chez lui sans l'avertir. Cette mise en scène est triste pour le pays, triste pour le Gouvernement et triste pour celui qui est l'auteur de ce mémorandum. Nos amis de la droite

n'ont pas eu assez de cœur pour ressentir l'injure qui est faite au peuple de ce pays, ce qu'ils auraient fait si, ce soir-là, ils n'avaient pas perdu la tête ou si le bon vin ne les avait pas fait oublier l'insulte qui était ainsi lancée à la face du peuple du Canada

On prétend que ce document vient à l'appui de la politique ministérielle et donne le coup de grâce à la politique Laurier et l'honorable député de Hastings (M. Northrup) a dit que le peuple était derrière eux. Si le peuple est derrière ces messieurs je ne doute pas qu'il va leur donner une chasse dont ils se souviendront longtemps. Nous ne disons pas que le peuple est derrière nous, mais nous prétendons être au milieu du peuple.

Laissez-moi appeler votre attention sur ce qui s'est passé le 18 et le 25 octobre dernier. Prenons d'abord le 18 octobre, mais auparavant rappelons les événements qui ont eu lieu après le 21 septembre 1911.

Comme tout le monde s'y attendait, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) fut appelé à prendre un siège dans le cabinet nouveau. Après les promesses que ce député avait faites, non seulement aux électeurs de son comté, mais aussi à ceux de tous les autres comtés de la province de Québec—car M. Monk était le chef du parti nationaliste dans cette province—nous nous attendions d'avoir un plébiscite sur la question navale. Nous n'avions pas raison de douter de la sincérité de M. Monk. Nous nous attendions donc à ce qu'il ferait une déclaration quelconque, même avant l'ouverture des Chambres. Au contraire, M. Monk a gardé son portefeuille pendant dix ou quinze mois sans dire un mot.

Comment se fait-il que le député de Jacques-Cartier ait connu un mémoire de l'amirauté le 18 octobre, avant que ce mémoire n'ait laissé Londres, puisqu'il est daté du 25 octobre? L'honorable premier ministre n'a pas éclairé la Chambre sur ce point, et pourtant nous avons le droit à des éclaircissements de sa part. Si on réfère au discours prononcé par le premier ministre le 5 décembre dernier, on verra à la fin de ses remarques les vues de l'amirauté à propos de l'aide que le Gouvernement canadien se proposait de lui donner. Or, cette lettre de l'amirauté est datée du 25 octobre, tandis que la démission de M. Monk remonte au 18, c'est-à-dire sept jours plus tôt. Permettez-moi de citer la dépêche envoyée d'Ottawa à la "Gazette", de Montréal, un organe très sympathique au Gouvernement:

La correspondance entre l'honorable F. D. Monk, ancien ministre des Travaux publics et le très honorable M. Borden, le premier ministre du Canada, à l'époque de la remise par le premier de son portefeuille le 18 octobre dernier, a été rendue publique aujourd'hui. Il n'y a que deux lettres, une du ministre démissionnaire qui donne les raisons de sa démission et une réponse du premier ministre acceptant cette décision.

M. Monk disait dans sa lettre qu'il ne pouvait approuver la décision prise de mettre une contribution d'urgence de $25,000,000 à la disposition du gouvernement britannique, sans donner au peuple canadien une occasion d'exprimer son opinion. En approuvant cette décision, disait-il, je manquerais à mes engagements. A son avis, cette loi va au delà de la constitution de 1867. Il termine en exprimant les regrets que lui cause son départ à cause des agréables relations qu'il a eues en tout temps avec M. Borden.

Le premier ministre accepte la démission avec regret, dit-il dans sa réponse, mais il dit que les renseignements placés devant le cabinet par le Gouvernement de Sa Majesté dévoilaient une si grave situation qu'à l'avis du premier ministre le don d'une aide immédiate et effective était nécessaire dans l'intérêt du Dominion comme partie de l'empire britannique. Cette mesure, cependant, est de nature provisoire et absolument distincte d'une politique permanente de coopération à la défense impériale, qui lorsqu'elle sera formulée devra être soumise au peuple pour qu'il l'étudie et l'approuve.

La lettre se termine par une expression de regret de la démission de M. Monk, parce que le premier ministre reconnaît et apprécie le parfait dévouement dont M. Monk a fait preuve dans l'exercice de ses fonctions ainsi que les services que lui a rendus M. Monk et la bienveillance qui a toujours caractérisé sa conduite.

Cabinet du ministre des Travaux publics
Canada, Ottawa, 18 octobre 1912.

Au très hon. R. L. Borden,
Premier ministre, Ottawa.

Mon cher premier ministre,—Je regrette de constater l'impossibilité où je suis de souscrire à la décision prise par le cabinet hier, décision tendant à ce que le Canada mette d'urgence une contribution de $35,000,000 à la disposition du gouvernement anglais pour fins navales, et cela avec la sanction du Parlement, mais sans fournir au peuple canadien l'occasion de se prononcer au préalable sur l'opportunité de cette importante mesure. En approuvant cette décision, je manquerais à mes engagements, et cette loi a suffisamment de gravité pour justifier mon insistance. Elle excède les bornes fixées par la loi constitutive de 1867.

En pareilles circonstances, à titre de membre de votre cabinet, je considère qu'il est de mon devoir de remettre mon portefeuille entre vos mains. Permettez-moi d'ajouter que cette décision, c'est à regret que j'ai dû la prendre, vu la nature agréable de nos relations personnelles en tout temps.

Votre, etc.,
F. D. Monk.

Il est pour le moins singulier de voir le ton presque affectueux que M. Monk prend pour annoncer dans sa lettre de quelle façon M. Borden a accepté sa démission. On sent bien qu'il fallait une raison très grave pour que l'ancien ministre des Travaux publics se séparât de son collègue et que sa démission n'ait pas été envoyée sur des discordances de cabinet

pour du patronage ou autre chose. La raison évidente, et il l'a dit d'ailleurs, était que, pour lui, l'acte du Gouvernement était absolument inconstitutionnel. Aussi à la fin de sa lettre il a des mots très significatifs:

Permettez-moi d'ajouter que cette décision, c'est à regret que j'ai dû la prendre, vu la nature agréable de nos relations personnelles en tout temps.

Votre, etc.,
F. D. Monk.

Je n'ai pas besoin de lire la lettre d'acceptation du premier ministre mais, les derniers mots de la lettre de M. Monk —in cauda venenum—"my agreeable relations at all times with yourself", indiquent suffisamment quelles étaient les relations entre le premier ministre et son collègue.

Ceci veut dire que le premier ministre et le député de Jacques-Cartier se sont quittés en bon termes. Mais quand aux autres ministres nationalistes du cabinet (dont M. Monk ne fait aucune mention, d'ailleurs) ce qu'ils ont dû lui faire le temps dur pour le décider à se déboulonner, et à se décadenasser! Nous saurons peut-être cela plus tard quand l'honorable député de Jacques-Cartier sera disposé à être plus communicatif.

Je n'en dirai pas davantage sur cet incident de la démission du député de Jacques-Cartier; cependant, afin de compléter mes informations, je dois dire que les reporters de journaux, toujours à l'affût de nouvelles sensationnelles, ayant appris le départ de M. Monk pour Montréal, accoururent à la gare pour connaître ses impressions toutes vierges encore, au moment où il sortait du cabinet pour voir tomber la dernière goutte de cristal du lys penché.....

Voici ce qu'un reporter a recueilli:

Ottawa, 23 octobre.—Après que la démission de l'honorable F. D. Monk, de ministre des Travaux publics eût été officiellement acceptée par le duc de Connaught, l'ancien ministre donna une entrevue à la presse sur son attitude relativement à la question navale.

L'honorable M. Monk dicta ce qui suit:

. . . . . .

d'une telle nature que celle qu'on avait en vue relativement à la question navale serait faite sans consulter le peuple de sorte que, même s'il y avait eu un peu plus d'urgence, nous aurions cependant été obligés de réclamer pour le peuple le droit d'exprimer son opinion. Je ne pense pas que le Gouvernement aurait été forcé de se prononcer sur le problème, et d'en rejeter ensuite la responsabilité sur le peuple, mais il me semble que le premier ministre avec les renseignements obtenus en Angleterre aurait pu déposer la proposition devant le parlement, et ensuite ajourner pendant cinq semaines pour permettre au peuple de se prononcer sur une affaire aussi grave.

J'ai compris que je n'avais pas d'autre ligne de conduite à suivre. Me désister de mon droit de garder la promesse faite au peuple eût été trahir la confiance qu'il m'avait témoignée. Dans toutes les parties du pays nous respectons la décision de la majorité du peuple. Nous remettons maintenant la décision du problème aux huit autres provinces, mais je crois, pour ma part, que si l'affaire eût été soigneusement exposée à Québec le verdict n'eût pas différé beaucoup de celui des autres provinces. Quant à l'aide à la mère patrie, un pareil verdict rendu sans élection eût été d'un bien plus grand poids et d'une plus grande influence que la décision du Gouvernement et du parti en Parlement. Je crois sincèrement que lorsqu'un problème comme celui-ci est soumis à l'étude du peuple sans entraves de considérations politiques, son jugement est invariablement juste.

M. WILSON (Laval).

Lorsque le premier ministre était en Angleterre avec ses trois collègues, consultant l'amirauté, une dépêche a été envoyée de Londres au Canada faisant connaître la politique du Gouvernement. Cette dépêche n'annonçait pas une contribution en argent, mais elle annonçait l'établissement d'une marine. Je n'ai pas cette dépêche devant moi, mais c'est un article de la "Gazette" de Montréal, qui l'annonce. On sait que la "Gazette" est un organe absolument fidèle au premier ministre et en parfaite communion d'idées avec lui. Singulier retour des choses, la "Gazette" approuvait ce jour-là la politique de sir Wilfrid Laurier qu'elle avait combattue naguère; mais maintenant que cette proposition venait du premier ministre de son parti, la chose devenait non seulement acceptable, mais recommandable. Lisez plutôt. Cet article est en date du 22 juillet 1912.

Des dépêches de Londres disent que les ministres canadiens actuellement en Angleterre, comme résultat de leurs conférences avec les autorités de l'amirauté et les membres du gouvernement britannique, ne feront pas d'offre d'urgence mais formuleront des propositions qui serviront de base à un système permanent de défense navale, dans l'intérêt du Canada et de l'empire. Bien que ce ne soit peut-être qu'une conjecture, il y a nombre de raisons qui portent à l'accepter comme une indication de ce qui arrivera. C'est ce que la raison et le sens commun autoriseraient. C'est ce qui démontrerait le plus sensiblement aux autres pays l'unité de l'objectif visée par les dominions britanniques. Ce serait l'accomplissement d'un devoir qui s'imposerait au jugement et au patriotisme éclairés de ceux qui ne sont pas partisans de la guerre ou des démonstrations guerrières, et qui considèrent les taxes de guerre comme un fardeau critiquable, mais qui, parce que ces taxes sont nécessaires à la conservation de ce qui leur est cher, consentent à les subir. Cette attitude ne serait condamnée que par ces amateurs de bruyants coups de théâtre, qui veulent provoquer des embarras, s'il arrive qu'on les entende pousser des cris dans le voisinage. Il y a un grand nombre de ces gens en Grande-Bretagne et dans les autres parties de l'empire. Ils organisent des ligues et des associations au moyen desquelles ils cherchent et jusqu'à un certain point réussissent à forcer des hommes plus posés à suivre une ligne de conduite qui aboutit au

mal plutôt qu'au bien, en définitive. Leurs visions et leurs clameurs ne tendent qu'à un seul but, et s'ils croient pouvoir atteindre ce but, ils ne se soucient guère des résultats. Ils ont réussi sans profit à faire de l'Allemagne l'objet d'une hostilité démagogique comme celle qui, au siècle dernier, fut dirigée pendant un certain temps contre la France et plus tard contre la Russie. Leur but est peut-être entremêlé de bien, mais les moyens qu'ils prennent pour l'atteindre aboutit au mal. Ils ont familiarisé le public avec l'idée de guerre contre une nation traditionnellement amie, qui n'a aucun motif de chercher à faire la guerre à la Grande-Bretagne, et avec l'aide de bavards inconséquents en Allemagne ils ont rendu la guerre possible, bien que, il faut l'espérer, ils n'aient pas réussi à la rendre probable. Leur avis et leur compagnie devraient être évités par tous ceux qui ont à cœur les grands intérêts de l'empire, et surtout par tous ceux qui désirent le maintien et le renforcissement des biens qui unissent le pouvoir central et les colonies. Les Canadiens en général sont prêts à faire leur devoir en ce sens, et ils s'en acquitteront volontiers, de telle sorte que, sans faire du zèle d'apparat et sans insulter qui que ce soit, ils prouveront que, jouissant des avantages du lien britannique, ils en acceptent aussi les responsabilités. Cette attitude convenable et raisonnable peut être prise dans le sens que favorisent les ministres canadiens, ainsi que le disent les dépêches en question.

Je suis à me demander pourquoi la "Gazette" ne republie pas cet article aujourd'hui.

J'ai écouté avec beaucoup de plaisir les observations si claires faites par l'honorable député de Wright (M. Devlin) qui a exposé la situation au point de vue légal. Je félicite l'honorable député d'avoir communiqué son apprécifation à la Chambre.

Je crois, avec le député de Jacques-Cartier, que ce bill est absolument inconstitutionnel, que nous n'avons pas le droit de donner ces millions, je ne dirai pas à un gouvernement étranger, mais à une administration à laquelle ce Parlement est étranger et qui n'est responsable qu'aux contribuables des Iles-Britanniques. Il me semble qu'en cette Chambre on ne s'occupe guère de la valeur des mots. On va peut-être se scandaliser si j'affirme, ce qui est vrai pourtant au point de vue légal, qu'il n'y a pas d'empire britannique. Où est le Parlement qui représente cet empire? Il n'y a pas d'empereur d'Australie; il n'y a pas d'empereur de la Nouvelle-Zélande, comme il n'y a pas d'empereur du Canada. Il y a bien un empereur des Indes, voilà tout. L'empire n'est qu'une fiction, une agglomération de colonies loyales et sympathiques à la mère patrie. En disant cela, je ne veux pas commettre d'hérésie, ni froisser les sentiments de personne. C'est tellement vrai qu'il n'y a pas d'empire régulièrement constitué, que l'on veut former une fédération avec un parlement central, comme il y en avait un autrefois à Rome où siégeaient des représentants gaulois.

Une pareille idée ne nous convient pas, car nous voulons conserver le droit que nous avons de nous gouverner nous-mêmes.

Si on lit l'Acte constitutionnel de 1867, on ne peut avoir de doute sur le fait que nous n'avons pas le droit de dépenser un seul sou sous forme de contribution. On a cru peu sérieuse l'objection soulevée par le député de Jacques-Cartier, pourtant cette opinion a une très grande valeur légale. Je me rappelle mes années universitaires et je puis dire que le peu que je connais en fait de droit constitutionnel, je le dois aux leçons que M. Monk m'a données comme professeur, et je suis heureux de lui en rendre témoignage devant cette Chambre.

De quel mal souffrirait le pays si la parole autorisée du premier ministre nous faisait connaître quelle sera la politique permanente du Gouvernement sur la question navale? Si cette contribution est votée, le peuple pourrait nous reprocher de ne pas avoir forcé le premier ministre à parler lorsqu'il demanda ses 35 millions pour l'Angleterre. Le peuple pourrait nous dire: Pourquoi n'avez-vous pas demandé au premier ministre de faire connaître sa politique navale?

On s'était engagé à rappeler la loi navale du Gouvernement Laurier et pourtant on n'en a rien fait jusq'à présent. Quand nous demandons au premier ministre ce qu'il entend faire, il reste muet, ou se contente de dire: Donnez-moi de l'argent et je vous dirai plus tard ce que j'en ferai.

Pour justifier cette politique de contribution on a inventé un mot immense, très sonore, c'est l'urgence. Mais ce mot n'est pas nouveau. Déjà en 1865 les conservateurs, qui étaient alors au pouvoir, parlaient d'urgence. Pour le prouver, permettez-moi de lire un extrait des débats sur la confédération:

Je tiens à prouver, en m'appuyant sur les débats du Parlement canadien en 1865, qu'à cette époque il régnait une situation analogue à celle d'aujourd'hui. Le 6 mars 1865, M. Dorion disait:

Monsieur l'Orateur, je ne désire pas prolonger ces débats plus qu'il ne faut, mais je dois avouer que j'ai été surpris d'entendre dire à l'honorable procureur général du Haut-Canada que le règlement de la question de la défense du pays ne pouvait être plus longtemps retardée. Si je ne fais pas erreur, depuis le 12 octobre dernier, le Gouvernement est en possession d'un rapport du colonel Jervois, sur la défense, et cependant rien n'a été fait à cet égard; mais aujourd'hui l'on vient nous dire avec l'emphase particulière à une terreur soudaine, que le pays est à la veille d'une invasion, qu'il court le danger le plus imminent, et du même coup, maintenant que le grand projet de confédération a avorté, nous apprenons que pas une heure de retard ne sera accordée, qu'on ne prendra pas même le

temps de voter les subsides, tant est urgente la nécessité d'envoyer à ce sujet une députation en Angleterre. Entre les heures qui se sont écoulées depuis vendredi jusqu'à ce matin, le cabinet s'est aperçu que cet éminent danger nous menaçait et, saisi d'une terreur soudaine, il ne veut pas nous donner le temps de voter les subsides ordinaires, il faut sur-le-champ lui voter un crédit. (Très bien! très bien!) Puisque j'en suis à parler de la défense je dois dire que l'on a lieu d'être très étonné de tout cela, d'autant plus qu'à maintes reprises, pendant la discussion de ce grand projet, on a demandé des renseignements sur cette question sans avoir pu les obtenir. (Très bien! très bien!) Dès le commencement de la session l'honorable député de Drummond-et-Athabaska (M. J. B. E. Dorion,), a fait une motion demandant toutes dépêches, rapports ou communications (ou des extraits de ces documents) concernant la défense du pays, que le gouvernement pourrait avoir en sa possession, mais l'honorable procureur général du Haut-Canada répondit que donner ces renseignements serait mettre en danger la sécurité de la province, et il arrive aujourd'hui que ce que le ministère nous a refusé, on le trouve dans le rapport venu d'Angleterre.

L'hon. Procureur général Macdonald: Ce n'est pas là le rapport.

L'hon. A. A. Dorion: Si ce n'est pas là le rapport, c'en est au moins la substance; on ne croit pas que ce soit mettre en danger la sécurité du pays que de donner à la Chambre des communes les renseignements qui peuvent permettre au Parlement de prendre les mesures nécessaires à la défense d'une partie de l'empire. Plus tard, je proposai une autre adresse, demandant, au sujet des défenses, tels renseignements que le ministère jugerait à propos de donner, et bien que cette adresse ait été votée il y a quinze jours révolus, je n'ai pu jusqu'à présent en obtenir de réponse. Il en est de même à l'égard des finances; en un mot, tous les renseignements qui nous sont nécessaires pour nous mettre en mesure de juger exactement des questions de notre ressort, on nous les refuse. Mais à l'heure qu'il est, monsieur l'Orateur, je dois dire que je ne vois aucune raison qui nous force à agir précipitamment, jusqu'au point de voter un crédit à ces honorables députés. (Très bien! très bien!) Les Chambres ont été convoquées à l'époque ordinaire, même plus tôt qu'à l'ordinaire, et je répète qu'il y a lieu de s'étonner que les ministres nous demandent de voter un crédit. (Très bien! très bien!) Quoi! Monsieur l'Orateur, est-ce que, pour que ces honorables députés se retirent d'une difficulté, les affaires du pays doivent rester en souffrance? (Très bien! très bien Est-ce que, pour une raison aussi peu plausible, elles doivent rester pendantes jusqu'à la prochaine session, qui pourrait n'avoir lieu que dans six ou neuf mois, ou qu'au moment où les honorables députés jugeront à propos de nous rappeler? Pour eux, "une session de bonne heure l'été prochain", pourrait bien vouloir dire dans le mois d'août ou de septembre, ou même plus tard. S'attendent-ils qu'on leur votera un crédit de six millions de piastres pour l'exécution de ces travaux de la défense dont parle le colonel Jervois?

M. WILSON (Laval.)

(Traduction.) Il est à remarquer qu'il existe plus d'un parallèle entre cette situation et celle du moment.

Il y eut crise le 12 octobre 1865 et le 25 octobre 1912, deux crises si graves qu'il fallut prendre les mesures voulues, même avant qu'on votât les subsides. On éprouva autant de difficulté qu'aujourd'hui à obtenir des renseignements. Il fallut les demander à diverses reprises. Il y avait alors un honorable député de Drummond-Arthabaska; il existait aussi des documents secrets, et l'opposition de ce jour chercha à s'éclairer au sujet de la défense, afin de pouvoir bien former son jugement, tout comme nous le faisons aujourd'hui.

La situation des députés de la gauche est bien tranchée. Nous ne saurions voter cet argent, avant de savoir si le Gouvernement a adopté un système quelconque. Le bill à l'étude n'est pas seulement une pétition tendant à autoriser le ministre des Finances à envoyer $35,000,000 en Angleterre Le refus du Gouvernement de répondre à notre question est analogue à ce que disait Bob Ingersoll d'un de ses amis: "Il ne répond pas parce qu'il sait que je sais qu'il sait qu'il ne sait pas". Si le premier ministre voulait consulter le peuple, il saurait. Je n'aime pas voir la foule en arrière de moi; car elle pourrait me faire prendre la course; je préfère que la foule m'entoure.

Notre attitude sur cette question nous a valu les sympathies et l'admiration du peuple. Je vois sourire le député de Rimouski. La première chose dont il s'est vanté, au cours de sa campagne, c'est qu'à son arrivée à Ottawa, il rosserait d'importance le premier ministre. Je lui pose la question: Pourquoi s'est-il borné à suivre le chef, le député de Jacques-Cartier (M. Monk), que jusqu'au moment de son arrivée au Parlement et ne l'a-t-il pas suivi quand il a remis son portefeuille pour obéir à ses convictions? L'honorable député montera-t-il à la tribune populaire armé des documents de l'amirauté et de la "Sentinel", pour administrer une râclée à M. Borden? Ou bien dira-t-il, comme le ministre des Postes, qu'il a fait un compromis, afin d'éviter la guerre civile; ou encore, comme le ministre du Revenu de l'intérieur, qu'il avait peur des Allemands; ou comme le secrétaire d'Etat a dit durant la campagne d'Hochelaga, "qu'il s'attendait à revêtir l'hermine judiciaire, mais que le premier ministre l'avait cloué, rivé et enchaîné à un portefeuille de ministre"? Le bill à l'étude n'est qu'affaire de transaction.

M. BELAND: Le ministre de l'Agriculture voudrait-il bien me dire si la correspondance déposée sur le bureau par le premier ministre, l'autre soir, sera imprimée et dis-

tribuée, comme on l'a fait pour le premier mémoire de l'amirauté?

M. BURRELL: Je regrette de ne pouvoir éclairer l'honorable député à cet égard; mais le premier ministre sera ici, au cours de la journée et je lui soumettrai la question.

M. WILSON (texte): Cette question de la marine mérite d'être étudiée avec réflexion puisqu'elle est entrée dans le domaine de la politique des partis, chose qui n'aurait pas dû être faite. Je me demande comment trois dreadnoughts pourraient être d'une si grande utilité à l'Angleterre. Admettons pour un instant que cette contribution puisse aider l'empire, mais faut-il pour cela oublier qu'à côté de ce besoin, il y a la question de la marine canadienne. On prétend que nous ne pouvons pas construire ces vaisseaux ici. Ce point-là vient d'être très bien traité par l'honorable député de Richelieu (M. Cardin), qui nous a dit qu'il y avait dans son comté des usines considérables et fort bien outillées. Je puis ajouter que dans le comté de Laval, que j'ai l'honneur de représenter, nous avons tout ce qu'il faut pour construire les plus gros navires. Nous avons un bassin de radoub flottant qui a été remorqué d'Angleterre à Montréal, et ce bassin de radoub peut recevoir les plus gros navires ayant besoin de réparations. Ce bassin de radoub est dans le comté de Laval, mais il peut être transporter ailleurs au besoin, puisqu'il a été construit en Angleterre et qui a traversé l'Atlantique. N'avons-nous pas aussi les usines Angus du Pacifique où 7,000 hommes travaillent pendant toute l'année et, à la Longue-Pointe, l'American Locomotive Works, usines très considérables aussi.

On dit qu'il nous faudra importer du matériel. Je le sais, mais ce n'est pas une objection. Un jour que je traversais du Havre à New-York à bord de la "Provence" l'un des plus beaux bateaux de la ligne française, je remarquai sur le gaillard d'avant une pièce de mécanique achetée de la maison Armstrong d'Angleterre. Comment se fait-il, dis-je au capitaine, que la France ne puisse pas faire chez elle cette pièce et qu'elle ait dû la faire venir de l'étranger? C'est parce que la maison Armstrong, me dit-il, a la réputation de faire le meilleur ouvrage désirable. Pourquoi ne pas en profiter?

Nous pourrions en faire autant pour nos navires de guerre. Les pays étrangers n'importent-ils pas du Canada notre nickel de Sudbury!

L'autre jour, l'honorable député de Carleton (M. Carvell) a démontré que nous pouvions fabriquer nos canons au pays. Pourquoi ne pourrions-nous pas nous outiller pour construire nos propres navires de guerre.

Si nous avions une marine canadienne, nous pourrions l'employer à la protection de nos pêcheries, ou à explorer les mers du Nord tant dans l'Atlantique que sur le Pacifique, où nous possédons des richesses colossales sous forme d'animaux à fourrure des plus grands prix.

Je comprends très bien que notre marine ne pourrait guère opposer une résistance sérieuse aux attaques d'un White Squadron des Etats-Unis et qu'une telle escadre ne ferait qu'une bouchée de notre petite marine; que la marine japonaise pourrait facilement aussi s'emparer de notre petite escadre d'Esquimalt, mais, ce n'est pas une raison pour que le Canada ne commence pas à se pourvoir d'une marine bien à lui.

Monsieur le président, la principale raison d'être de la marine de l'empire, et on nous l'a répété assez de fois et sur tous les tons, c'est la protection du commerce de l'Angleterre et de ses colonies, avec l'univers entier.

On sait que l'Angleterre ne produit pas suffisamment—dans le Royaume-Uni je veux dire,—pour nourrir sa population pendant six mois. Il est donc très important qu'elle tienne toujours ouvertes les avenues de son commerce, et qu'elle soit en état de repousser toute agression tendant à la gêner dans ses communications avec ses colonies et les pays étrangers.

Le commerce seul du Canada dépasse aujourd'hui un milliard de dollars. Est-ce que cela seul ne mériterait pas de notre part la création d'une marine nationale, et de commencer dès maintenant à nous outiller pour la construction d'une marine? Il ne saurait être question de construire des dreadnoughts pour le moment; mais l'ensemble d'une marine ne comprend pas que des dreadnoughts; il faut aussi construire des stations de télégraphie sans fil; des stations de ravitaillement; des dépôts de charbon (Coaling Stations) à différents endroits sur l'Atlantique et le Pacifique, etc. Si j'en avais le temps, monsieur le prédent, je vous lirais quelques extraits d'un ouvrage de M. J. W. Stevens intitulé: Naval Policy. J'y reviendrai peut-être plus tard si l'occasion m'en est offerte.

Supposant que l'on vote cette somme de $35,000,000, combien de stations charbonnières pourrions-nous avoir sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique? Allons-nous voter un million de dollars dans ce but? Le Gouvernement n'a pas fait connaître son intention à ce sujet. Le Gouvernement garde aussi le silence sur le sort réservé au "Niobé" et au "Rainbow". Voilà pourquoi nous persistons à demander au Gouvernement de nous éclairer, et cela non seulement pour notre propre édification, mais parce que nous recevons des lettres et télégrammes de milliers d'électeurs à cet égard; mais nous avons beau interroger les ministres, ils demeurent muets.

La seule conclusion que nous puissions tirer du mémoire de l'amirauté, c'est qu'elle tient à ce que la Canada organise sa propre défense. Les députés de la gauche sont par-

tisans d'un vigoureux esprit national canadien, et il ne sied guère aux ministériels de nous accuser de manque de loyalisme, alors que nous combattons pour notre propre patrie. Nous avons fait ce pays plus prospère que tout autre pays. Tout ce qu'il nous faut, c'est de la protection. Le peuple est avec nous. J'espère que la mesure législative en discussion sera rejetée. Si les ministériels veulent connaître l'opinion du peuple, le seul moyen est de consulter le peuple, et le Gouvernement aura sa réponse demain.

M. GERMAN (Welland): Avant d'aborder les observations que je veux présenter sur la question en discussion, je tiens, à titre d'humble parlementaire, à exprimer l'infini regret que me cause la mort de mon excellent ami, l'honorable John Haggart. J'ai souvent eu à traiter d'affaires ministérielles avec lui, lorsqu'il détenait le portefeuille des chemins de fer et des canaux. Au cours de ces relations naquit une étroite amitié. J'ai toujours trouvé en lui l'homme de bon ton, l'administrateur plein de fermeté, l'ami bienveillant; et j'en ai la conviction, le Canada pleure la perte d'un de ses meilleurs et de ses plus courageux citoyens.

J'ai encore une fois le devoir et le privilége de porter la parole sur la question soumise à l'étude du comité; mais avant d'entrer dans le vif de la question, je désire présenter une observation sur un article paru ce matin même dans la " Gazette " de Montréal et que voici:

L'aspect le plus grave de l'impasse actuelle créée par les libéraux, c'est le retard apporté à la délibération de la convention commerciale avec les Antilles. Ce bill attend sa 3e lecture, et il ne semble guère possible qu'il ne soit adopté d'ici à longtemps.

Le devoir nous incombe à nous, libéraux, de condamner ces paroles. Je tiens à dire à la " Gazette ", à ce comité et au public canadien que les libéraux n'empêchent nullement l'adoption des mesures législatives dans ce Parlement.

Rien n'empêche le Gouvernement de proposer la 3e lecture de ce bill. Lundi dernier, au lieu de demander que la Chambre se formât en comité général pour l'étude du bill de la marine le premier ministre aurait pu proposer le 3e lecture du bill relatif à la convention avec les Antilles.

Il aurait pu la proposer aussi le lundi précédent, ou il pourrait la proposer encore aujourd'hui; il peut en tout temps proposer que ce comité lève séance, fasse rapport de ses travaux et demande permission de siéger à nouveau et immédiatement après soumettre à la Chambre soit le bill relatif à la convention avec les Antilles ou tout autre bill important que le Gouvernement jugera à propos de soumettre à la Chambre. Nous aiderons le Gouvernement à faire adopter ces bills rapidement, tout comme nous sommes disposés à voter le budget supplémentaire pour l'exercice courant, et le budget principal du prochain exercice. Mais pour une raison que l'on ne peut expliquer, le Gouvernement refuse de demander les subsides, de même que de faire adopter les lois importantes qui sont à son programme: il cherche, je suppose, à faire croire au pays que nous refusons de voter les crédits et ses lois importantes.

M. EMMERSON: Il trompe le pays.

M. GERMAN: Non. Il ne le trompe pas parce que le peuple est aussi intelligent qu'aucun des ministres, et il découvre aisément le but que le Gouvernement cherche en ne soumettant pas ses lois importantes à la Chambre, et en obligeant celle-ci à siéger jour et nuit pour faire adopter un bill qui, je le dis en toute sincérité, non seulement n'aura aucun effet utile, mais en produira de désastreux. Je crois pouvoir en donner des preuves qui satisferont le pays si elles ne satisfont pas les honorables membres de la droite.

Avant d'aller plus loin, je crois qu'il est nécessaire de disséquer la correspondance qui a été déposée sur le bureau de cette Chambre, et d'en faire l'analyse. On nous accuse de critiquer trop sévèrement le très honorable Winston Churchill au sujet des lettres qu'il a écrites à la demande du premier ministre. Le parti libéral ne critique pas M. Churchill parce qu'il a répondu aux questions que lui posait le premier ministre. Pour ma part, je ne le blâme pas pour cela, je ne l'ai pas blâmé, et n'ai pas l'intention de le blâmer. Les critiques que je pourrai faire porteront seulement sur les conclusions, et si je ne permets de critiquer l'honorable premier ministre, qui est responsable, je crois, d'avoir provoqué ces lettres, je ne critiquerai pas M. Churchill de les avoir écrites. Il faisait simplement ce qu'on lui demandait de faire. Mais les conclusions que M. Churchill tire des renseignements qu'il a obtenus, et qu'il ne peut avoir obtenus que de l'honorable premier ministre du Canada, lors de leur rencontre à Londres, sont absolument fausses et doivent être critiquées. Si elles sont vraies, alors le Canada ne peut pas, ni au point de vue intellectuel, ni au point de vue commercial, conserver son autonomie dans l'empire.

Voyons l'histoire de cette correspondance. Elle offre des caractères tout particuliers, dans son origine, dans la manière dont elle a été conduite, et dans la manière dont elle a été déposée sur le bureau de la Chambre; parce qu'on se rappelle que lundi dernier le premier ministre, répondant à l'honorable chef de l'opposition, disait que la lettre était confidentielle. Je n'ai jamais pu le comprendre. Il nous a dit qu'il ne la donnait pas à la Chambre

parce que, à son avis, elle n'avait pas de rapport à la question. Il avait câblé à Londres, nous a-t-il dit, pour obtenir la permission de déposer la lettre sur le bureau de la Chambre, et voici ce qui me semble surtout curieux. Lundi dernier, vers quatre heures de l'après-midi, le très honorable premier ministre disait au chef de l'opposition qu'il ne pouvait pas déposer la correspondance sur le bureau de la Chambre. Mais, plus tard dans la soirée, entouré de ses partisans, et ayant bien préparé un décor pyrotechnique, voici ce qu'il dit:

La semaine dernière les députés de la gauche ont fait preuve d'une certaine curiosité au sujet de cette lettre et j'ai expédié une dépêche dont la réponse ne m'est parvenue que dimanche, vu que M. Churchill, le premier lord de l'amirauté, était sur le continent.

Si la réponse à ce câblogramme a été envoyée dimanche, le très honorable premier ministre devait avoir la réponse dans sa poche à quatre heures de l'après-midi lundi, lorsque le très honorable chef de l'opposition lui a demandé le renseignement.

M. HAZEN: Puis-je demander à l'honorable député s'il lit dans la version non revisée du hansard?

M. GERMAN: Oui.

M. HAZEN: J'ai compris que l'honorable premier ministre avait dit que le câblogramme n'avait été remis à M. Churchill que le dimanche, vu qu'il était absent sur le continent.

M. GERMAN: Je lis ce que je trouve dans le hansard.

M. HAZEN: L'honorable député sait que très souvent dans la version non revisée du hansard il peut se trouver un mot qui, lorsqu'il est corrigé dans la revision, change tout le sens d'une phrase, et l'honorable député ne peut se baser sur les paroles d'un discours tant qu'il n'a pas été revisé.

M. HUGHES (ministre de la Milice): N'est-il pas possible aussi que le premier ministre venait justement de recevoir le câblogramme, et qu'il n'avait pas eu le temps de le faire copier. Il n'aurait certainement pas voulu déposer l'original sur le bureau de la Chambre, et comme c'était un télégramme chiffré il fallait quelque temps pour le déchiffrer. Je crois que l'honorable député ferait mieux de passer son temps à quelque chose de mieux que d'accuser le premier ministre de duplicité.

M. GERMAN: Je n'attaque pas l'honneur du premier ministre, et je ne crois pas que je gaspille mon temps lorsque j'appelle l'attention du parlement et du peuple canadien sur le fait que le premier ministre a déclaré lundi soir, vers onze heures, que la réponse au câblogramme n'avait été envoyée que dimanche. Dans tous les cas, c'est ce que le hansard dit.

M. HAZEN: La partie que vous avez lue ne dit pas que M. Churchill était sur le continent, et je me rappelle distinctement que le premier ministre a dit cela. Je comprends que M. Churchill n'a reçu la dépêche que dimanche.

M. GERMAN: Le hansard dit:

Dont la réponse ne m'est parvenue que dimanche, vu que M. Churchill, le premier lord de l'amirauté, était sur le continent.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Est-ce que mon honorable ami n'a pas reçu la réponse assez vite?

M. GERMAN: Elle est venue assez vite pour moi, mais elle aurait dû être déposée sur le bureau de la Chambre avant la discussion de cet article; et pourquoi? Le très honorable premier ministre a déclaré qu'il ne considérait pas que cette lettre eût rapport à la question; et cependant, lorsqu'il l'a déposée sur le bureau de la Chambre lundi soir avec tout l'éclat que l'on sait, les honorables membres de la droite se sont levés et ont dit: Oh, ceci règle l'affaire de l'opposition; cette lettre est une réponse complète à tous leurs arguments. Si c'était vrai, pourquoi ne pas l'avoir déposée sur le bureau de la Chambre avant le commencement de la discussion? Si c'est une réponse complète, elle aurait empêché toute discussion.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Puis-je demander à l'honorable député si cette lettre de M. Churchill contient quelque chose qu'un enfant d'école, ayant devant lui les données qui sont à la disposition des honorables députés, n'aurait pas pu trouver avec un peu de travail?

M. GERMAN: J'admettrai bien volontiers qu'au sujet du coût des navires, les honorables membres de la gauche sont aussi capables que ceux de la droite de se former une opinion et d'arriver à des conclusions à l'aide des chiffres à leur disposition.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Je crois que l'honorable député m'a mal compris. J'ai voulu dire que l'on pouvait trouver ces données presque partout.

M. GERMAN: Les chiffres fournis par l'honorable premier ministre ne sont pas, croyons-nous, exacts. C'est une des raisons qui nous les fait contester. Mais voyons l'agencement de cette correspondance. En premier lieu, nous trouvons une lettre de l'honorable premier ministre à M. Winston Churchill, en date du 3 octobre 1912:

Ainsi que je vous l'ai fait observer lors de mon séjour en Angleterre, il est suffisamment démontré qu'on ne peut entreprendre au Canada la construction de navires de guerre du

type le plus puissant et le plus considérable au cours d'une période de temps raisonnable, si l'on tient compte de l'état de choses sérieux auquel nous devons nécessairement faire face.

Il me paraît très clair que le premier ministre a expliqué à M. Churchill que ces navires ne pouvaient pas être construits au Canada. La lettre suivante de M. Borden à M. Churchill porte la date du 5 octobre 1912:

Dans la lettre que je vous ai écrite le 3 courant au sujet de l'importance qu'il y a à cette heure de stimuler ou d'encourager les commencements de l'industrie de la construction de navires de guerre au Canada, j'ai omis de faire allusion au projet ou à l'opportunité plus d'une fois débattue entre nous de construire au Canada, avant bien longtemps, des navires de guerre tels que torpilleurs ou petits cuirassés, et à la possibilité d'en arriver à une entente ayant pour but de diviser entre les deux gouvernements le coût supplémentaire des travaux.

Le troisième document est une dépêche du très honorable M. Harcourt au très honorable M. Borden, portant la date du 16 octobre:

Venant de l'Amirauté. Veuillez informer le premier ministre que le coût d'un cuirassé du dernier modèle est de deux millions trois cent cinquante mille louis, y compris l'armement.

Ces chiffres ne s'accordent pas avec ceux qui ont été déposés plus tard sur le bureau de la Chambre. Vient ensuite une lettre du très honorable M. Harcourt, datée le 25 octobre 1912, comprenant le mémoire de l'amirauté:

Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada si les ministres canadiens le jugent à propos.

Vient ensuite une lettre du très honorable Winston Churchill au très honorable M. Borden, datée le 4 novembre 1912:

J'ai apporté beaucoup d'attention au contenu de vos deux lettres relatives à la façon dont on devrait encourager l'industrie de la construction des navires au Canada.

Et il continue à écrire avec force détails dans une lettre d'une longueur considérable. Puis nous avons une lettre du très honorable M. Borden au très honorable M. Winston Churchill du 18 décembre 1912, page 5289 des Débats non revisés:

L'un des fonctionnaires du service naval canadien a préparé l'estimation ci-incluse quant au premier coût et au coût annuel de l'entretien de deux escadres. Bien que je ne possède pas de connaissance spéciale ou technique sur ce sujet, je suis porté à croire que cette estimation est trop faible. Peut-être seriez-vous assez bon pour la soumettre aux fonctionnaires techniques, de notre département ou à des personnes qui ont l'expérience de la construction des navires, et nous laisser avoir une estimation dont nous pourrions nous servir en Chambre, si la chose est nécessaire.

Ensuite nous avons une autre lettre du très honorable premier ministre à l'honorable M. Churchill portant la même date. Cette lettre a été déposée lundi dernier et voici ce que dit le très honorable premier ministre au sujet de cette lettre:

D'abord, je désire lire une lettre datée du 18 décembre 1912, et je puis ajouter que cette lettre est essentiellement différente de celle que j'ai déposée.

Pourquoi le très honorable ministre n'aurait-il pas déposé cette lettre quand il a déposé les autres, c'est une question que je ne puis pas comprendre. Il dit que cette lettre est essentiellement différente, et elle se lit ainsi qu'il suit. Elle est adressée au très honorable M. Winston Churchill et est signée par le très honorable M. R. L. Borden:

Il m'a été suggéré que la construction de gros vaisseaux de guerre du type le plus moderne a été accompagnée de grandes difficultés au début, et que le coût en a été excessif—si je n'abuse pas trop de vos bonnes dispositions je serais heureux de recevoir des renseignements dans ce sens, de façon à pouvoir m'en servir si la chose est nécessaire.

Cette lettre est datée du 18 décembre 1912, le jour même où le très honorable premier ministre écrit au très honorable M. Churchill une autre lettre, les deux parlant sur la construction d'escadres tant au Canada que dans la Grande-Bretagne. L'une de ces lettres a été par lui déposée, et de l'autre lettre de la même date il dit que c'est une lettre essentiellement différente de celle qu'il a déposée, et il ne dépose que la première lundi soir dernier avec la réponse de M. Churchill. Quant à moi, je ne puis absolument pas comprendre la raison pour laquelle cette lettre et la réponse qu'elle a provoquée devraient être considérées comme confidentielles. On dit qu'elles ont été marquées "confidentielles". Pourquoi le seraient-elles de M. Churchill au premier ministre du Canada sur une question d'importance publique qui occupe l'attention de cette Chambre depuis le 5 décembre dernier. Je soumets au comité et au pays en général que le premier ministre n'aurait pas dû traiter ces lettres comme confidentielles, et si elles étaient ainsi marquées, il était de son devoir d'écrire à M. Churchill et de dire: Je ne puis traiter ces lettres comme confidentielles parce qu'elles vont jusqu'aux principes fondamentaux de cette question qui est maintenant devant le Parlement.

Que dit M. Churchill dans le mémoire qui accompagne sa lettre du 29 janvier?

La suggestion que les vaisseaux de guerre projetés pouvaient être construits avec célé-

rité au Canada ne peut pas être appuyé sur une connaissance entière de la question.

Qui a intimé au très honorable M. Winston Churchill que les vaisseaux de guerre dont ce projet de loi s'occupe pourraient être construits au Canada. Personne de ce côté-ci de la Chambre? Je m'accorde tout à fait avec M. Churchill pour dire que ces vaisseaux ne pourraient pas être construits avec célérité au Canada. D'où aurait pu lui venir l'intimation de cette question, sinon du premier ministre? Dans sa lettre du trois octobre, le premier ministre dit: Il me paraît évident que la construction de vaisseaux de guerre de la grande catégorie ne saurait être entreprise dans un temps raisonnable. Et M. Churchill continue en disant que la construction de ces vaisseaux exige des riveurs spéciaux et des ou vriers en acier. Sans le critiquer pour avoir répondu à la lettre du premier ministre et pour avoir désigné sa propre lettre sous la marque "confidentielle", je crois que nous sommes dans notre droit de critiquer sa proposition que ces riveurs spéciaux et ces ouvriers en acier ne peuvent pas se trouver au Canada. L'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) a bien fait l'assertion que des navires qui arrivent de ce côté manquent d'un grand nombre de rivets—qu'il faut que les grands paquebots passent par l'examen, parce que "des boisseaux de rivets sortent". Je crois que ce renseignement doit être en la possession exclusive de l'honorable député. J'ai traversé l'Atlantique plusieurs fois, et c'est la première fois que l'on me dit que nous avons traversé sur des navires qui perdaient des boisseaux de rivets. Je suis porté à croire que l'honorable député de Hastings, bien qu'il puisse avoir une impatience brûlante quant au rivetage des paquebots et des vaisseaux de guerre a une impatience plus grande de se voir river dans une magistrature.

De plus, nous avons la loi du service naval adoptée en 1910; et il n'y a rien que l'on se propose de faire sous l'autorité du projet de loi qui est devant nous qui ne puisse pas se faire sous l'autorité de cette loi qui existe. Le ministre de la Marine et des Pêcheries qui est à la tête du département du service naval va-t-il nier, que, sous l'autorité de la loi du service naval, il aurait pu soumettre un budget pour la construction de vaisseaux? Ou va-t-il dire que sous l'autorité de cette loi, il est restreint à la construction de vaisseaux au Canada? Il pourrait construire ces vaisseaux n'importe où, et il pourrait prendre l'avis de l'amirauté s'il le désire pour les construire. S'il croit que $35,000,000 sont la somme qu'il importe de demander, il aurait pu proposer un crédit pour cette somme dans son budget et le Parlement pourrait lui voter l'argent. L'effet de l'adoption de cette loi-ci va virtuellement être d'abroger la loi qui existe.

Pourquoi nous demande-t-on $35,000,000 en une somme globale? Ce n'est pas ainsi que nous agissons usuellement dans des affaires de ce genre. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux se propose, ainsi que je l'entends, de dépenser environ $35,000,000 sur le nouveau canal Welland; mais pour l'année prochaine il ne demande que $2,000,000, parce que, je suppose que c'est tout ce qu'il peut raisonnablement s'attendre à dépenser dans le cours de l'exercice. Pourquoi se départir dans ce cas-ci de la méthode habituellement suivie? Dans les circonstances il ne devrait pas être permis à ce bill d'être adopté.

Pourquoi tourner ainsi autour du pot pour faire une chose qui peut être faite sous l'autorité de la loi telle qu'elle existe? Le chef du Gouvernement dit qu'il a des renseignements secrets qui indiquent qu'il y a une grande urgence qui rend nécessaire en ce moment ce règlement de $35,000,000. Je soumets que le premier ministre n'a pas le droit de demander un crédit d'argent dans ces conditions. Il se peut que ce soit l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui ait fait cette assertion, mais c'est le premier lieutenant du premier ministre et il a fait cette assertion en présence du premier ministre.

M. Churchill, dans sa lettre, continue en disant: "Toutes nos ressources d'équipages sont maintenant taxées à leur extrême limite". Cela étant, il est peu probable que l'Angleterre ait besoin que le Canada lui fournisse trois dreadnoughts à équiper. De plus, si vous désirez créer au Canada un sentiment patriotique pour l'état de la marine qui vous aidera à édifier une marine canadienne, il faut commencer par former vos hommes ici. Vous ne pouvez pas obtenir que nos jeunes gens qui ont des aptitudes pour l'état de marin traversant l'océan pour entrer dans la marine anglaise pour y recevoir de l'instruction. Le bill qui est maintenant devant nous est inutile et il va avoir une mise en opération néfaste. Il est inutile, parce que la loi qui existe donne tous les pouvoirs dont il est besoin, et il va être néfaste parce qu'il divise notre nation, et qu'il crée le soupçon que la politique que le Gouvernement aborde va finir par causer un préjudice au Canada.

Si le discours du premier ministre, lundi soir, a une signification quelconque, il signifie qu'il aborde une politique de fédération impériale, de l'établissement d'un parlement impérial avce des représentants de tous les pays d'outre-mer. Ainsi que je l'ai dit déjà, une politique de ce genre doit être d'une croissance lente, spontanée; il est impossible de l'imposer au peuple, et plus on tentera de le faire, plus on y suscitera de l'opposition.

Des députés de l'autre côté disent: ceci n'est une proposition que pour un temps;

votez l'argent et nous vous donnerons plus tard notre proposition définitive et permanente. Nous ne consentirons jamais à voter cet argent avant de savoir ce que sera la politique du Gouvernement relativement à la loi inscrite dans nos statuts et à la loi qui sera adoptée ci-après. Pourquoi le premier ministre ne peut-il pas nous dire ce que sa politique permanente doit être? Il doit savoir maintenant ce qu'elle doit être aussi bien qu'il le saura dans une année d'ici. Pourquoi le Gouvernement demande-t-il de l'argent que, de son propre aveu, il est incapable de dépenser avant trois ans? On nous dit: votez cet argent et adoptez cette loi; autrement, vous devenez des obstructionnistes. Nous allons nous opposer à ceci jusqu'à la dernière limite de notre pouvoir, et j'ai confiance que nous finirons par rejeter cette mesure.

M. LEMIEUX: Monsieur le président, avant de continuer à adresser la parole au comité sur cette question très importante, je désire, au nom des libéraux canadiens-français, dire que nous partageons le chagrin universellement ressenti à l'occasion de la mort de l'honorable M. Haggart, l'un des grands et bons Canadiens de l'époque. J'ai eu le privilège d'être membre de cette Chambre depuis 1896, et même à cette époque-là, l'honorable M. Haggart était l'un des nestors de la Chambre. Son bon caractère et son habileté dans les débats étaient connus de chacun d'entre nous, et tous les appréciaient hautement.

Sous son extérieur rude nous savions que palpitait un bon cœur. Je ne saurais exprimer trop sincèrement le regret avec lequel j'ai appris sa mort prématurée. Parmi les jeunes membres de la Chambre, j'ai eu le privilège de connaître très intimement feu M. Haggart, et sa mort est une perte non seulement pour cette Chambre, mais pour tout le Canada.

M. BORDEN: Mon honorable ami a fait allusion à la perte que cette Chambre vient d'éprouver par la mort de son plus ancien député et de l'un de ses membres les plus respectés, l'honorable John Haggart. J'avais eu l'intention de réclamer l'indulgence du comité à un moment de l'après-midi afin de pouvoir rendre tribut à la mémoire de M. Haggart, mais comme mon honorable ami a saisi l'occasion d'exprimer son appréciation de la perte que cette Chambre et le pays entier ont éprouvé par la mort de M. Haggart, il est à propos et convenable que je le fasse au moment actuel.

M. Haggart a eu une carrière étonnante dans la vie publique. Si je me rappelle bien, il est membre de cette Chambre, représentant le même collège électoral, depuis quarante et un ans. Sous sir John Macdonald et ensuite sous d'autres premiers ministres, il a donné ses services pendant quatre ans comme ministre des Postes et pendant quatre ans comme ministre des Chemins de fer et des Canaux. Son habileté prépondérante, sa vaste connaissance des affaires publiques, son étonnante étendue de connaissances puisées dans les livres, sa remarquable étendue de renseignements non seulement sur les questions publiques mais sur tous les sujets, ont contribué à faire de lui un homme dont la voix était écoutée dans cette Chambre avec beaucoup de respect.

Il est arrivé à la Chambre cinq ans ou six ans après l'établissement de la Confédération. Il a vu pendant sa carrière politique les merveilleux développements du Canada et je suis sûr que tous ici, sans considération de parti, nous reconnaissons qu'il y a toujours eu, dans ses discours et dans sa manière de comprendre les questions publiques, le véritable esprit canadien dont il était animé.

Ses relations personnelles avec moi ont toujours été des plus amicales et je désire lui payer un tribut d'éloges à ce sujet. Il était beaucoup plus âgé que moi et avait une plus grande expérience des affaires publiques, mais durant les dix années que j'ai eu l'honneur d'être ici le leader de l'opposition conservatrice et aussi depuis que nous dirigeons l'administration, la conduite de M. Haggart à mon égard a été si bienveillante et si pleine d'attention que sa mort est vraiment une grande perte pour moi personnellement.

Je suis persuadé que la Chambre et le pays approuveront sincèrement les paroles si éloquentes et si justes que j'ai entendu tomber des lèvres de mon honorable ami de Rouville, comme j'entrais à la Chambre il y a quelques instants, lorsqu'il déclarait que la mort de M. Haggart constitue une perte non seulement pour ses amis intimes, mais pour la Chambre et le pays, et laisse dans la politique du Canada un vide qu'il sera difficile de remplir. Il a joué un grand rôle dans la politique du Canada au début de la Confédération, lorsqu'il était bien difficile de prévoir le développement actuel du pays, même pour ceux qui avaient un optimisme sans bornes. Il a vécu pour voir se réaliser les espoirs de ses premières années dans le développement si remarquable qu'a pris le pays qu'il aimait tant. Je désire m'associer aux paroles de mon honorable ami de Rouville et le remercier personnellement d'avoir exprimé le sentiment profond que nous éprouvons tous dans cette Chambre pour la douloureuse perte que nous avons faite par la mort de M. Haggart.

M. LEMIEUX: Je voudrais dire à mon très honorable ami (M. Borden) que je n'avais pas l'intention de devancer ce qu'il se proposait de faire un peu plus tard au cours de la séance, car je savais qu'il lui appartenait, comme premier ministre et

leader de la Chambre, de payer ce tribut à notre très regretté collègue l'honorable M. Haggart. J'ai parlé en mon nom et au nom des députés canadiens-français de la Chambre qui ont connu M. Haggart. Mon très honorable chef (sir Wilfrid Laurier) et feu M. Haggart faisaient partie de cette réunion brillante d'hommes remarquables qui furent élus au Parlement en 1872. Si mon très honorable ami n'était pas indisposé, il serait ici aujourd'hui pour témoigner son respect à la mémoire de M. Haggart. Je puis donner l'assurance au très honorable chef du Gouvernement qu'aussitôt que le très honorable chef de l'opposition aura repris sa place parmi nous, il prendra, au nom du parti libéral, une part du chagrin qui atteint tout le monde au Canada. Je tiens à insister sur le fait que je n'ai pas voulu devancer les paroles qui devaient être prononcées par mon très honorable ami le chef du Gouvernement.

M. BORDEN: L'honorable député n'a pas besoin de donner d'explications. J'apprécie ses excellentes intentions en attirant l'attention de la Chambre sur cet événement.

M. CARVELL: Monsieur le président, avant d'en finir avec ce sujet, je voudrais personnellement présenter mes respectueuses sympathies à la mémoire de feu M. Haggart, un de nos collègues avec qui je n'ai fait complètement connaissance que dans ces deux dernières années. Il est vrai que je ne suis pas un des nestors de la Chambre, mais je siège ici déjà depuis quelques années et je n'avais pas eu l'occasion de connaître M. Haggart autant que quelques-uns des jeunes membres de la Chambre. J'ai eu le plaisir de voyager en Grande-Bretagne et en Irlande pendant l'été de 1911, lors du couronnement de notre souverain actuel, en compagnie de M. Haggart et d'autres de nos collègues d'alors, dont quelques-uns siègent ici aujourd'hui et dont quelques autres ne sont plus parmi nous. J'ai été surpris de trouver chez un homme de l'âge de M. Haggart une si grande abondance de connaissances, un cœur aussi excellent et un aussi charmant camarade. C'était réellement un plaisir d'être en sa compagnie et je crois exprimer les sentiments de tous ceux d'entre nous qui faisaient partie du contingent quand je dirai que nous avons découvert une des particularités de son caractère que nous n'avions pas soupçonnée. Il pourra se trouver d'autres personnes pour prendre sa place, mais vraiment le Canada a éprouvé une grande perte par la mort de M. Haggart, qui était dans la politique depuis les débuts de la Confédération. Il était un des derniers anneaux qui restaient entre le passé et le présent, et quand j'emploie ce mot "passé" je veux parler du temps où se préparaient les destinées de notre pays.

Je crois que la Chambre pourrait mieux faire que de se borner à exprimer son respect pour la mémoire de notre collègue. C'est une bonne coutume anglaise, et elle s'est répandue quelque peu chez nous, d'ajourner la Chambre comme marque de respect à la mémoire de ceux qui ont occupé d'éminentes positions comme M. Haggart. J'estime que si la Chambre voulait seulement suspendre la séance pour deux ou trois heures, ce serait témoigner un respect unanime. Je ne demande pas un plus grand délai, parce que je comprends que nous sommes au milieu d'un débat qui n'a pas son précédent dans l'histoire du Parlement canadien. Je ne fais pas cette demande dans un esprit de parti, mais je présente cette proposition, et si le premier ministre peut consentir à une suspension de la séance jusqu'à six heures, il donnerait le témoignage de respect que nous devons à la mémoire de notre regretté collègue.

M. BORDEN: Je crois qu'un peu plus tard dans l'après-midi nous pourrions consentir à la suspension de la séance demandée par mon honorable ami. J'apprécie dans quel esprit a été fait cette proposition.

M. LEMIEUX: Permettez-moi de faire précéder mes observations sur cette question si importante et si absorbante en disant que si je prends la parole cet après-midi, c'est simplement pour remplir mon devoir envers le Canada et l'empire. Je sais que les libéraux du Canada comme les libéraux d'Angleterre sont souvent l'objet du reproche de n'être pas assez anglais et de ne pas remplir tout leur devoir envers l'empire. Je répondrai à cette accusation en disant que le passé du parti libéral est là pour réfuter une semblable calomnie. Je n'ai pas besoin de citer l'œuvre accomplie par le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) au nom de l'empire en général et du Canada en particulier. Même un aussi grand homme d'Etat que M. Gladstone fut accusé de son temps d'être opposé aux meilleurs intérêts de l'empire; pourtant personne n'osera dire aujourd'hui que M. Gladstone était un ennemi de l'empire. Il se peut qu'un jour les Canadiens des deux partis politiques reconnaîtront que l'empire britannique n'a pas eu de meilleur serviteur que le chef actuel de l'opposition. Pendant sa fameuse campagne du Midlothian, Gladstone a été accusé par ses adversaires politiques d'être un "little Englander" et d'être hostile à l'empire. Les paroles prononcées par M. Gladstone pour exprimer combien il était peiné de cet-

te accusation pourraient être reprises par notre leader quand il est accusé par une partie de la presse d'être un ennemi de l'empire parce qu'il prend cette attitude sur cette question navale. Mais en prenant cette attitude, nous suivons les traditions du parti libéral. Si l'Angleterre était menacée, il n'y aurait qu'une seule voix dans la Chambre pour dire: Aidons la mère patrie et faisons notre devoir de bon cœur. Mais il n'y a pas de danger, et en faisant cette déclaration, nous avons l'autorité du comte Brassey qui a dit: "Il n'y a rien qui puisse nous effrayer dans le moment présent". Nous ne pouvons pas modifier d'un coup de plume le programme qui a été adopté par le Parlement. Nous prétendons être sujets britanniques et suivre les précédents parlementaires anglais. Ce que font nos honorables adversaires pour le moment témoigne d'une conception anti-britannique du Gouvernement. Pouvons-nous d'un trait de plume abroger la résolution de 1909, la loi de 1910 et la convention à laquelle l'Angleterre, l'Australie et le Canada ont été parties en 1911? Ce serait une méthode de gouvernement des plus révolutionnaires et nous nous conduirions d'une façon absolument anti-britannique. Nous ne vivons pas au Mexique ou au Vénézuéla ou dans une des petites républiques du sud. Je pourrais comprendre qu'au Mexique, où l'on a une révolution tous les six mois, ou au Vénézuéla, un changement aussi radical que celui-ci pourrait se produire à propos d'une loi qui aurait été adoptée par un Parlement. Mais je dis que, vivant comme nous le faisons sous l'administration anglaise, il est absolument révolutionnaire et contraire à notre dignité nationale de changer la loi que le parlement précédent a accepté. Il y a des questions peu importantes à propos desquelles nous pouvons changer d'avis. Bien que je ne sois pas disposé à approuver le ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il change les pentes du Transcontinental, par exemple, je suis obligé d'admettre que cette modification relève de son ministère et que cela rentre dans ses attributions. Mais c'est une question de moindre importance, en comparaison de celle dont il s'agit aujourd'hui. En Angleterre, les partis ne changent pas les lois parce qu'un parti passe de la droite à la gauche de l'orateur. On regarderait comme de l'anarchie la conduite du parti libéral si, se mettant à parcourir les statuts des trente ou quarante dernières années, il voulait changer les lois adoptées par les administrations Salisbury ou Balfour. Si M. Bonar Law ou lord Landsdowne devait succéder à M. Asquith, il ne songerait pas à revenir à l'état de choses qui existait avant la réforme de la Chambre des lords ou abroger la loi des assurances ou celle des retraites de la vieillesse. Avec la loi qu'on nous propose, nous annulons tout le travail accompli pendant le dernier Parlement

En Angleterre, on n'oserait pas modifier radicalement la législation adoptée par un parlement précédent. Quand l'Australie a décidé, sous l'administration de M. Deakin, d'en finir avec ce programme de tribut, et d'adopter le principe d'une marine locale, son successeur, M. Fisher, du parti ouvrier, n'a pas songé à modifier cette politique, mais il a accepté comme étant l'expression de la volonté du peuple la loi votée par le parlement du pays.

Un grand principe est en jeu: savoir si la politique navale du Canada sera décidée par notre Parlement ou dictée par les fonctionnaires de l'amirauté. Nous avons une charte dans le memorandum de la conférence impériale de 1911.

Permettez-moi de citer encore une fois les quatre premiers articles de cette convention:

1. Les forces et les services navals du Canada et de l'Australie seront sous la direction exclusive de leurs gouvernements respectifs.

2. L'instruction et la discipline des forces navales des dominions seront, en général, conformes à l'instruction et la discipline de la flotte du Royaume-Uni et, par suite d'un arrangement, les officiers et les matelots desdites forces pourront être échangés contre de sofficiers et matelots sous la haute main de l'amirauté anglaise.

3. Les navires de chaque marine des dominions arboreront au mât, d'arrière l'enseigne blanche, comme symbole de l'autorité de la Couronne et, à l'avant, le drapeau distinctif du dominion.

4. Les gouvernements du Canada et de l'Australie auront leurs propres stations navales, ainsi qu'il en sera statué, de temps à autre. La délimitation des stations est indiquée à l'annexe (A), pour le Canada, et l'annexe (B), pour l'Australie.

Je maintiens que ces articles constituent la charte navale du Canada. Le Canada a manqué à ses engagements, mais l'Australie a tenu les siens. Nous n'avons reçu aucun mandat du peuple canadien pour renier cette convention et si le Gouvernement veut y mettre fin, il doit dissoudre le Parlement et en appeler aux électeurs. Si c'est la volonté de la majorité du peuple canadien que nous n'ayons pas de marine et que notre politique doive être inspirée par Downing-Street, pour ma part je me soumettrai à ce verdict, bien qu'à regret.

Mais tant que le peuple ne se sera pas prononcé, le Gouvernement n'a pas de mandat pour agir comme il se propose de le faire. A leur grande surprise les hommes d'Etat australiens s'attendaient à voir le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande adopter un programme commun pour assurer la sécurité de l'empire sur l'océan Pa-

cifique, mais le Canada a renié ses engagements, sans même en avertir l'Australie. Je me rends parfaitement compte de l'indignation que M. Pearce laisse percer dans son énergique protestation.

Depuis quelques semaines, le parti conservateur proclame sa politique navale par tout le pays. Des brochures et des imprimés sont répandus à profusion pour faire croire au public que les journalistes et les hommes d'Etat de l'Angleterre favorisent le projet du Gouvernement. Permettez-moi de citer un extrait d'une de ces brochures, destinées à démontrer la popularité du projet Borden dans l'empire britannique. Celui qui a été chargé de compiler et de réunir en brochures les opinions des hommes d'Etat et des journalistes anglais a, malheureusement, commis une légère erreur. Ayant à parler de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, par distraction sans doute, il a inclus dans sa compilation deux opinions qu'il fait précéder des lignes suivantes:

Le bill concernant l'aide navale a été favorablement accueilli dans les deux pays. Opinion australienne.—Sir George Reid, haut-commissaire: " Superbe politique à tous les points de vue ".—J'espère voir la marine cadienne surveiller l'Atlantique nord et le Pacifique nord, comme la marine australienne surveillera le Pacifique sud ".

A cette époque, sir George Reid et M. Pearce étaient sous l'impression que le Canada tiendrait les engagements qu'il avait pris envers l'amirauté anglaise et l'Australie, en 1911. Nous savons avec quelle énergie ces deux hommes d'Etat ont protesté, quand ils ont appris le changement survenu dans la politique du gouvernement canadien. Le gouvernement actuel a trompé non seulement le peuple de ce pays, mais aussi celui de l'Australie. J'ajouterai que par sa nouvelle politique de contribution, il trompe l'empire tout entier.

Les honorables ministres peuvent-ils expliquer ce changement survenu dans leur attitude et dans leurs sentiments? Que voulait dire l'honorable premier ministre, le 29 mars 1909, lorsqu'il s'exprimait ainsi:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. Je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Dans la même circonstance, il disait encore:

Je désire faire ressortir de mon mieux l'importance pour le Canada de travailler à établir des forces navales pour défendre nos ports de mer et protéger notre commerce extérieur.

Examinons la question sous un autre aspect. Combien de villes du Canada seraient exposées aux attaques d'un croiseur de deuxième et de troisième classe. Il n'y a pas moins de quarante ou quarante-cinq villes ou villages renfermant 2,000 habitants ou plus, qui seraient exposés aux incursions d'un ennemi qui débarquerait sur nos côtes.

L'honorable premier ministre a-t-il expliqué pourquoi il ne considère plus comme nécessaire d'offrir une protection quelconque à ces villes et villages du littoral ? Toujours dans la même circonstance il disait:

Je crois aussi que le Parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes destinées à des fins navales et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes, de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard ainsi qu'à l'égard du Canada.

Je maintiens que nous avons le droit de prolonger ce débat, tant que l'honorable premier ministre n'aura pas expliqué, à la satisfaction des électeurs, les raisons qui l'ont engagé à renoncer à cette politique qu'il approuvait en 1909. Dans un parlement anglais—et le parlement canadien est un parlement anglais—on considèrerait comme indigne d'un homme d'Etat une pareille volte-face sur une question importante. Je connais les aptitudes de mon honorable ami et je sais qu'il peut accomplir les plus complètes transformations avec une merveilleuse rapidité, mais il n'en reste pas moins vrai que, sur une question d'une importance vitale pour le pays, il a renié ses convictions, et pris une attitude absolument contraire à celle qu'il prenait, il y a deux ou trois ans.

Il a d'abord donné comme raison, ou plutôt comme prétexte à sa volte-face, l'imminence du danger, mais cette excuse a fait long feu. Mon honorable ami se serait-il, par hasard, laissé circonvenir par les fabricants de paniques? En Angleterre quand il se produit une accalmie, quand les affaires sont dans le marasme, quand il n'y a pas de guerre, en un mot, il se trouve toujours des journaux et des particuliers pour fabriquer des paniques —l'aveu m'en a été fait par des jingoes de ce pays. Dans la dernière moitié du dernier siècle, il y a eu trois paniques en Angleterre. M. Hirst qui n'est pas très bien vu des jingoes a écrit quelque chose à ce sujet. Je crois utile de rapporter ici ce qu'il dit de ces paniques, parce que, en définitive, la nature humaine ne change pas. Les hommes sont toujours menés par les mêmes passions et agités par les mêmes craintes. Voici ce que dit M. Hirst:

Dans " The Three Panics " (qui est peut-être l'œuvre la plus brillante de ce grand écrivain politique), M. Cobden donne trois leçons que l'Angleterre dégénérée d'aujourd'hui ferait bien de prendre à cœur. La première panique, de 1845 à 1848, a pris naissance dans cer-

tains projets navals (plutôt que des préparatifs) faits par la France, à la suite du désaccord syrien. Des politiciens sans scrupule, de ce côté-ci de la Manche se donnaient pour mission d'entretenir l'animosité—les ancêtres, en ligne directe, de ceux qui se complaisent à rappeler l'incident de Fashoda—et on aurait dit que le gouvernement français cherchait à consoler la nation des blessures infligées à son amour propre, par de vastes et coûteux préparatifs pour les guerres futures. En 1848, l'épouvantail d'une invasion française fut soudainement lancé sur le public.

Le duc de Wellington, qui était à ce moment commandant en chef et âgé de 77 ans, écrivit que sur la côte, depuis North-Foreland jusqu'à Selsey-Bill "il n'y a pas un endroit où une troupe d'infanterie ne pourrait pas être débarquée quel que fût l'état de la marée, du vent et de la température". Lord Palmerston qui n'avait pas l'excuse de la vieillesse, dépassa presque le duc en naïveté, dans ses discours qui amenèrent la deuxième panique (1852); il déclara que la navigation à vapeur ayant, pour ainsi dire, jeté un pont sur le détroit, cinquante ou soixante mille hommes pouvaient quitter Cherbourg dans une seule nuit et débarquer sur nos rives, sans nous en donner avis et sinon sans avis, du moins, sans avis suffisant.

M. Hirst décrit la panique, l'excitation du public, les matelots anglais qui scrutent anxieusement la Manche tous les matins, et il termine par le paragraphe suivant:

La première panique causée par la crainte d'une invasion fut supprimée, en partie, par la proposition du cabinet d'augmenter de 5 deniers par louis l'impôt sur le revenu et, en partie, par l'arrivée en Angleterre du monarque redouté, Louis-Philippe, qui venait non en envahisseur, mais en fugitif.

Je n'ai aucun doute que si M. Lloyd George proposait d'augmenter l'impôt sur le revenu de 5 deniers ou même moins, les unionistes et les jingoes qui parlent sans cesse du péril allemand reconnaîtraient bientôt que le danger n'existe pas. A l'heure présente, les fabricants de paniques cherchent à exercer leur industrie dans les possessions d'outre-mer; mais nous apprenons par les journaux d'hier que le roi d'Angleterre, loin de redouter une guerre avec l'Allemagne, se propose d'envoyer le prince de Galles passer les fêtes de Pâques à Berlin. Ces épouvantails, ces prétendus dangers, peuvent avoir quelque effet sur les enfants, mais ils laisseront indifférents les vaillantes et courageuses populations de l'Angleterre et du Canada.

Toute cette agitation est causée par des capitalistes qui sont parvenus à intéresser certains journaux à leur cause.

Prenons par exemple, la "National Review"; je n'ai aucun doute que le rédacteur de ce périodique est bien payé par les fabricants de plaques de blindage. Je suis persuadé que les rédacteurs du "Daily Mail" sont dans le même cas. Il existe toute une kyrielle de journaux de ce calibre, dans les différentes parties de l'empire. Tous expriment les mêmes craintes et propagent les mêmes erreurs.

D'ailleurs, il n'y a pas que les considérations monétaires, pour exciter le chauvinisme colonial. Depuis le commencement de ce débat, j'ai lu plusieurs ouvrages traitant de la question impériale et on me permettra de citer ce que dit M. Silburn de la défense impériale.

Les problèmes en présence desquels nous nous trouvons lorsque nous voulons étudier les questions concernant la fédération, la défense ou l'unité de l'empire, se divisent en trois catégories: (1) Ceux dont la solution appartient au gouvernement anglais. (2) Ceux dont la solution appartient à la colonie directement concernée. (3) Ceux dont la solution appartient, en commun, au gouvernement anglais et à la colonie concernée.

Il explique ensuite par quels moyens les colonies peuvent prendre une part très active à la défense de l'empire.

La tendance démocratique des colonies doit être attribuée directement à l'absence d'une aristocratie et s'il y a une chose capable de faire disparaître pour toujours cet esprit républicain, c'est la création d'une noblesse coloniale qui ferait revivre toutes les traditions de la monarchie.

Dans les plus anciennes colonies, il y a des hommes qualifiés qu'on pourrait élever à cette dignité et dans les générations futures des jeunes colonies, il s'en trouvera pareillement.

Le Canada a maintenant atteint un degré de développement où le besoin d'un pareil stimulant se fait vivement sentir, s'il faut en croire les revendications encore à peine murmurées, mais de plus en plus distinctes, en faveur de la séparation, qui nous parviennent de cette colonie.

Ainsi, les intérêts financiers et autres sont à l'œuvre et s'emploient à la création d'une aristocratie coloniale. Je sais qu'au fond de son cœur le premier ministre est un démocrate. Il ne recherchera pas de titres pour lui-même, mais ne pourrait-il pas distribuer quelques-unes des ces faveurs? Comme il serait beau si, par exemple, mon honorable ami le directeur général des Postes siégeait à la Chambre des lords! "Lord Pelletier of Radcliffe" sonnerait bien. Ainsi de "Lord Nantel of Terrebonne". Au cours de ce débat, j'espère décrire ce qui devrait naturellement composer les armoiries de ces honorables ministres. Je reprendrai mon discours un peu plus tard.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Lorsque je me suis levé, lundi dernier, pour discuter un fait d'une nature personnelle, le très honorable chef du Gouvernement m'a demandé, vu l'absence de l'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre), de remettre à plus tard les observations que je voulais faire; il a promis alors que le lendemain j'aurais l'occasion

d'exposer cette question à la Chambre. Le lendemain, j'ai rencontré l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) qui m'a appris que le secrétaire d'Etat était malade à l'hôpital Royal Victoria, à Montréal, mais qu'on attendait son retour le mercredi suivant; là encore l'honorable directeur général des Postes a réitéré la promesse que m'avait faite le très honorable chef du Gouvernement, qu'on me fournirait l'occasion de soulever cette question aujourd'hui même. Je comprends qu'à cause de la mort subite du regretté M. Haggart, la Chambre ne siégera pas toute la journée. Je sais encore—on me l'a dit—que l'honorable secrétaire d'Etat est malade à sa demeure ici, à Ottawa. Mais je tiens avant tout à ce que l'impression ne se répande pas dans le public que, si cette question n'est pas soulevée en cette Chambre, la faute doit m'en être imputée. J'ai reçu des lettres de chez moi où l'un de mes enfants est malade, mais j'ai attendu le moment de soulever cette question et je vais vous dire pourquoi. Une certaine feuille de Montréal affirme chaque jour qu'il s'agit ici d'un cas de chantage contre le secrétaire d'Etat; que les documents qui se rapportent à ce cas ont été soumis au très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) et à l'honorable représentant de Rouville (M. Lemieux) et que ceux-ci ont refusé de s'occuper de cette affaire; ce journal essaie donc de faire croire au public que je suis partie à un acte de chantage contre le secrétaire d'Etat. Tout en déplorant sincèrement la maladie qui retient chez lui l'honorable secrétaire d'Etat, je tiens à ce qu'il soit bien compris par tout le pays que je me propose d'accomplir mon devoir; j'espère que le très honorable chef du Gouvernement s'en tiendra à la promesse qu'il m'a faite lundi dernier, avant que l'ordre du jour ne fût appelé.

M. BORDEN: L'honorable député a fait preuve d'une courtoisie parfaite en cette affaire, et je ne puis lui tenir la moindre rigueur sous ce rapport. Je ne crois pas non plus qu'on puisse le blâmer à propos du retard qu'il a apporté à saisir la Chambre de cette affaire. L'honorable secrétaire d'Etat qui était malade à l'hôpital Royal Victoria, de Montréal, a été transporté à Ottawa hier; il est maintenant retenu à la chambre qu'il occupe ici. J'ai un certificat de son médecin à l'effet que son patient souffre d'une serieuse attaque de grippe et de bronchite. Je ne l'ai pas visité moi-même, mais un de mes collègues qui a vu l'honorable secrétaire d'Etat, m'informe que celui-ci ne peut parler de façon à se faire entendre. Mon honorable ami (M. Gauthier) a donné avis de la motion qu'il se propose de faire; bien que je désire que l'honorable secrétaire d'Etat soit à son fauteuil lorsque cette motion sera faite, je suis prêt à dire dès maintenant à mon honorable ami que, demain, que l'honorable secrétaire d'Etat soit ou non à son siège, nous fournirons à l'honorable député l'occasion de débattre alors cette motion dont il a donné avis. Encore, s'il préfère laisser l'affaire en suspens jusqu'à lundi, alors que, je crois, l'honorable secrétaire d'Etat se trouvera à son siège nous pourrons discuter toute cette affaire. Il est à désirer que dans les cas de cette nature, le membre de la Chambre dont on attaque la conduite soit à son siège, si cela est possible, lorsque l'accusation est portée. En conséquence, si mon honorable ami veut procéder demain, nous serons prêts à lui faciliter les moyens de le faire; d'autre part, s'il consent à attendre jusqu'à lundi, nous lui fournirons l'occasion de discuter cette motion.

M. GAUTHIER: J'accepte la proposition du très honorable chef du Gouvernement, et je suis prêt à attendre jusqu'à lundi prochain pour fournir à l'honorable secrétaire d'Etat l'occasion d'être à son siège. Je crois comprendre, en effet, que cela rencontrera mieux les vues du très honorable chef du Gouvernement et sera plus à l'avantage de toutes les parties intéressées. Si, d'après le certificat de son médecin, l'honorable ministre ne peut assister aux séances de la Chambre d'ici quelques jours, il vaudra mieux attendre jusqu'à lundi. Dois-je comprendre que la question viendra sur le tapis lundi prochain, que l'honorable secrétaire d'Etat se trouve ou non à son siège?

M. BORDEN: C'est bien cela.

M. PELLETIER: J'approuve tout ce qu'a dit l'honorable premier ministre à propos de la façon très aimable avec laquelle l'honorable député de Saint-Hyacinthe est disposé à traiter cette affaire. Mais, si l'honorable député a raison de se plaindre de certaines choses publiées dans les journaux auxquels il fait allusion, il est véritablement regrettable que d'autre feuilles aient été jusqu'à laisser entendre que M. Coderre se cachait. Je sais personnellement que l'honorable ministre est malade et qu'il a été sérieusement malade à Montréal. Il est venu à Ottawa hier dans le vif et sincère désir de voir régler cette question; je me suis rendu chez lui, mais le médecin a représenté à son patient qu'il ne devrait pas sortir. Je demanderais aux journaux de traiter M. Coderre avec cette justice que réclame pour lui-même l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe.

REPRISE DU DEBAT SUR LES FORCES NAVALE DE L'EMPIRE.

M. LEMIEUX: Nous avons un vieil adage français: "A quelque chose malheur est bon". La traduction en est très difficile, mais ce proverbe indique que, à l'occasion, quelque chose, même une gaffe, est utile. Personne n'a mieux compris l'effet de la gaffe commise par M. Churchill que le premier ministre du Canada. Mais cette bévue aura un bon résultat, celui d'apprendre à la

population du Canada, non seulement aux libéraux et aux conservateurs, mais encore aux extrémistes et aux chauvins eux-mêmes, qu'il serait un jour de deuil pour le Canada celui où nous remettrions à Downing Street notre droit d'administrer les affaires de notre pays. Cette lettre est le coup le plus cruel qui ait jamais été porté au projet de fédération impériale. Nous avons dans cette rebuffade de M. Churchill—cette rebuffade à l'endroit de la population du Canada et à l'endroit du Parlement de ce pays—un exemple du régime que Downing-Street imposerait aux colonies, surtout aux grands dominions autonomes d'outre-mer.

Monsieur le président, nous sommes sortis de l'état de simple colonie. Libre à M. Churchill de parler en cette façon aux colonies de la Malaisie et à la population des établissements du Détroit, mais le peuple du Canada et celui de l'Australie se rappelleront ce langage au cours des années à venir. Combien ce langage est mal avisé! Il rappelle l'une des interventions du duc de Newcastle dans l'administration Cartier-Macdonald dans les premières années qui ont suivi 1860. Le duc de Newcastle écrivait de Downing-Street que la législature du Canada devrait voter un montant arrêté pour plusieurs années comme dépenses destinées à la milice. Nous connaissons tous la réponse si digne que Sandfield Macdonald fit à celui qui lui faisait cette proposition. Il répondit au duc de Newcastle que nous avions puisé au Canada les principes de gouvernement en tout semblables à ceux qu'on observait en Angleterre, et que le Gouvernement canadien ne pouvait disposer des deniers publics qu'en la façon voulue et par des voies appropriées. Cela nous rappelle encore un autre écart de M. Churchill lorsqu'il prônait la création d'un zolverein entre la Grande-Bretagne et ses différentes colonies. Il représentait à ces dernières et plus particulièrement au Canada combien le projet d'un zolverein bénéficierait aux producteurs de blé du Canada, mais, en même temps, il conseillait aux colonies de ne pas manufacturer d'articles qui feraient concurrence aux produits similaires anglais et il ajoutait que le Canada devrait remercier la Providence qui l'avait mis en état d'approvisionner le marché anglais de produits à l'état brut. M. Chamberlain , le duc de Newcastle et M. Winston Churchill lorsqu'ils parlent de Downing-Street, n'ont aucune idée de l'esprit et de la fierté qui animent le peuple canadien. Nous avons au Canada le système de gouvernement qui existe en Angleterre et nous prétendons avoir le droit exclusif, sauf dans le cas de certaines occasions spécifiées, d'administrer ce pays au meilleur de notre jugement et suivant la politique adoptée par ce Parlement. M. Churchill n'a pas eu le temps évidemment de lire ce qu'ont publié même les impérialistes les plus invétérés sur cette question de la défense impériale. S'il avait lu ce qu'a publié l'un des honorables membres de la droite, le plus chauvin des chauvins, il aurait appris que le Canada, de toutes les colonies autonomes, est l'endroit où l'on devrait établir l'industrie de la construction des navires de guerre. Qu'on me permette de citer un extrait de l'ouvrage intitulé "Evolution of Sea-power" et dû à la plume de Sillburn, celui-là même qui propose la création d'une noblesse coloniale. Dans ce livre, qui a été publié en 1912, il dit:

Nous constatons que le Canada est exceptionnellement riche dans toutes les matières premières qui revêtent une grande importance touchant la puissance maritime moderne. On y trouve en immense quantité la houille, le bois, le manganèse et autres minerais de fer, le nickel, l'huile brute. La production annuelle de la houille de la Nouvelle-Ecosse représente à elle seule 5,000,000 de tonnes. La province d'Ontario produit plus de la moitié de la production totale du nickel dans le monde entier; malheureusement, les mines sont sous la haute main d'une coalition de capitalistes américains. La même province produit annuellement 28,000,000 de gallons d'huile brute—fait important si nous considérons que l'huile à moteur est en grande demande.

Les usines de la compagnie des aciéries du Dominion peuvent produire 1,000 tonnes d'acier Bessemer par jour, et la plupart des fonderies du Dominion peuvent produire toutes sortes d'engins de marine, forgés et coulés jusqu'à mesurer trente pouces de diamètre. Si la guerre était menaçante, les fonderies les plus puissantes pourraient fabriquer des pièces d'armature et des projectiles.

Le Dominion possède depuis quelque temps son propre arsenal situé à Québec, auquel est attachée une manufacture de petites armes.

Voici un expert, dont l'ouvrage n'a paru que l'année dernière, qui nous dit que le Canada, de toutes les colonies d'au delà des mers, est la seule où l'on devrait construire une marine de guerre locale, parce que nous possédons tous les matériaux qui nous permettront d'exécuter cet ouvrage et de maintenir cette marine. Qu'on me permette de m'arrêter sur cette dernière phrase: "Québec possède une fabrique de petites armes". La compagnie Lee-Enfield a manifesté, il y a quelques années, un vif désir d'approvisionner de son arme la milice du Canada; cependant, nous avons décidé d'établir la manufacture de carabines Ross à Québec. Nombreux étaient ceux qui disaient que cette industrie était inutile, parce que l'Angleterre seule pouvait approvisionner le Canada des mêmes armes dont il aurait besoin. Quel fut le résultat de cette entreprise? Nous avons fait venir des experts de la mère patrie et nous avons établi une fabrique et je ne puis invoquer de meilleur témoignage que celui du ministre de la Milice pour établir que la carabine

type choisie pour le concours annuel de Bisley est la carabine Ross.

M. CARVELL: On a essayé d'obtenir qu'elle ne servît pas lors de ce concours.

M. LEMIEUX: Voici la réponse adressée par M. Churchill à l'orgueil et à la confiance en soi du Canadien, exprimée par un impérialiste des impérialistes. Mais on nous dit que nous n'avons pas de marins. Il y a quelqu'un qui vit en Angleterre, un duc qui a été Gouverneur général du Canada dans les mil huit cent quatre-vingt, le duc d'Argill, qui a publié un livre: "Hier et aujourd'hui au Canada", où il dit:

La chose pourrait paraître paradoxale; mais la conviction intime était qu'il lui fallait—s'ils voulaient contribuer pour l'impôt dans la défense navale—d'abord faire clairement définir le rôle qu'ils avaient à remplir en temps de guerre et en temps de paix pendant un nombre déterminé d'années; puis obtenir l'efficacité de leur équipage naval, jusqu'à date, et sa formation complète, et le type des vaisseaux et le nombre qu'il faudrait, viendraient à suivre inévitablement. Leurs véritables guides finiraient par être, non pas des experts britanniques, non pas le conseil de l'amirauté, mais leurs propres experts, leurs propres officiers maritimes, qui auraient appris leur leçon de marine dans la flotte combattante principale, et qui seraient en rapports étroits non seulement avec les plans stratégiques de l'amirauté britannique, mais avec leurs propres sentiments et leurs propres besoins spécifiques.

Ces paroles sont du duc d'Argyll, allié à la famille royale qui connaît notre confiance a nous-mêmes et nos aspirations. Mais je suppose qu'un Argyll n'est pas un Marlborough. Et tandis que les Argyll viennent de cette race écossaise saine, qui a dans le cerveau une si grande proportion du sens commun de ce monde, un Marlborough est, ainsi que nous le savons, parfois extravagant. Le duc continue:

S'il y a des difficultés à obtenir que des pêcheurs et d'autres dans les Provinces maritimes s'exercent durant la saison de navigation ouverte, le gouvernement fédéral sait où aller pour obtenir un modèle d'établissement d'exercice naval sur la côte. Il n'a qu'à reproduire les arrangements faits à Whale-Island, près de Portsmouth en Angleterre. Là des hommes sont exercés à toute la pratique de gros canons dans les tourelles de vaisseaux de guerre établis sur la côte. Rien ne peut être plus facile que de faire faire cet exercice en hiver au Canada sous l'abri de hangars. La mer au large de Halifax est toujours ouverte, ainsi qu'elle l'est dans la Manche. De grands hangars protègeraient les hommes contre le froid pendant qu'ils se tiennent là pour suivre les instructions données.

Le duc d'Argyll dit qu'il y a des masses d'hommes que l'on peut engager au Canada, et il est dans le cas de le savoir pour avoir voyagé d'un bout à l'autre du pays.

Le fils de lord Brassey, M. T. A. Brassey, dans les "Problems of Empire", écrit à ce sujet ce qui suit:

D'autre part, les colonies pourraient nous aider, et nous aider d'une façon très importante en nous fournissant des hommes. Par exemple, en dépit de la grosse augmentation de la force permanente, l'effectif de la marine, y compris la réserve, est tout à fait insuffisant pour les besoins de notre pays; et il y a beaucoup d'indications qui démontrent qu'il a fallu d'autres augmentations dans la marine. En 1896, quand j'ai visité le Canada et l'Australie, j'ai fait une étude spéciale sur la possibilité qu'il y a de s'adresser aux colonies pour la réserve de la marine. Dans la population des pêcheurs et des gens qui vivent sur l'eau en Canada et à Terre-Neuve, et parmi les navires du commerce de l'Australie, il y a clairement abondance de bon matériel pour ce besoin.

Voici un expert, non pas un homme qui a fait une tournée pour donner des conférences, ainsi que l'a fait M. Churchill quand il est venu dans ce pays après la guerre du Sud-Africain, mais qui a visité le Canada et l'Australie dans le but même de savoir où la marine anglaise pourrait trouver sa réserve.

M. Churchill ignore l'esprit et l'histoire des Canadiens. Sait-il comment nous avons résisté à l'invasion américaine, comment nous avons combattu pour le gouvernement responsable, comment nous avons uni des provinces éparses pour les relier ensemble en une confédération puissante? Sait-il comment nous avons supporté les vicissitudes de l'adversité contre l'inimitié des Etats-Unis dans les questions d'argent, comment nous avons aidé lord Strathcona et lord Mount-Stephen à construire le chemin de fer du Pacifique. Il y a eu au Canada plus de fermeté, d'énergie et de courage depuis trente ans que dans la Grande-Bretagne elle-même. Il ne sait pas quels embarras financiers et autres il a fallu affronter aux promoteurs du Pacifique; cependant, bien qu'on en eût considéré la construction comme une impossibilité, le Canada a aidé cette entreprise, et nous avons dans le chemin de fer du Pacifique la plus grande organisation de chemin de fer du monde entier. Nous avons déplié plus au nord la carte du Canada. Nous avons commencé la construction d'un autre chemin de fer transcontinental, et deux jeunes Canadiens, sir William Mackenzie et sir Donald Mann, ont entrepris de construire le Canadian-Northern. Vers mil huit cent quatre-vingt, le chemin de fer du Pacifique a amené des Etats-Unis sir William Van Horne et sir Thomas Shaughnessy, qui ont formé de jeunes Canadiens et nous avons aujourd'hui dans le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien une armée de fonctionnaires habiles. Nous avons emprunté des experts, nous pouvons maintenant en prêter. Le Canada a

donné à l'Australie les services de sir Thomas Tait, Canadien formé par sir Thomas Shaughnessy, qui a réhabilité tout le réseau des chemins de fer de l'Australie. Il a donné à Kitchener les services de sir Percy Girouard, formé au collège militaire royal de Kingston. Ce matin, nous avons lu la nouvelle de la mort de sir Archibald Douglass, originaire de Québec. Par son énergie et sa persévérance, il est devenu amiral de la marine anglaise. C'est aussi lui qui a été choisi comme officier britannique par le gouvernement britannique pour la formation des officiers de la marine japonaise. Je tiens ceci de sir Archibald Douglass lui-même. Il a servi dans la marine du Japon pendant plusieurs années.

De l'avis de M. Winston Churchill, le Canada ne peut pas construire une marine ni former des hommes; le Canada ne peut être d'aucune utilité pour la Grande-Bretagne, sauf pour la signature d'un chèque à John Bull.

Il dit en même temps que tous les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne sont débordés de travail, qu'il n'y a pas assez d'hommes et d'officiers dans la marine anglaise. Cette lettre de M. Churchill consolera les nationalistes.

Le "Witness", dans son édition d'hier, tenait le langage suivant:

M. Winston Churchill, dans son rapport communiqué lundi à la Chambre des communes, considère que le recrutement de l'équipage des navires est un point si essentiel qu'il a cru de son devoir de renseigner le gouvernement canadien sur la situation telle qu'il la voit, bien que M. Borden, dans sa lettre, ne l'ait pas interrogé à ce sujet. Il dit: "Nous avons puisé jusqu'à la limite extrême à même nos réserves, spécialement en ce qui concerne les lieutenants, les officiers spéciaux, (canonniers, torpilleurs et manœuvriers), et les nombreuses autres fonctions qui demandent un entraînement spécial et une expérience de plusieurs années". Ailleurs, il dit qu'après trois ans de tentative pour fonder une marine canadienne "le gouvernement canadien n'avait pu faire manœuvrer un seul croiseur", et dans un autre endroit: "Considérant qu'il est beaucoup plus difficile aujourd'hui qu'en 1909 de trouver des équipages, la création de deux escadres "(l'une dans le Pacifique et l'autre dans l'Atlantique) "imposerait à l'amirauté des obligations qu'avec la meilleure volonté du monde elle ne pourrait pas tenir". M. Churchill, avec le concours de l'amirauté, apprend au Canada qu'il ne peut pas, à moins de dépenses excessives, se construire une flotte en commençant par des cuirassés d'escadre, mais il va beaucoup plus loin et il établit, croit-il, que le Canada ne pourra jamais avoir une flotte. Il démontre que le Canada ne peut se procurer les hommes, que la Grande-Bretagne ne peut pas les lui fournir, de sorte qu'il ne pourra jamais protéger ses propres rives, qu'il ne pourra jamais avoir une escadre, soit sur l'Atlantique, soit sur le Pacifique. C'est au sujet de ce mémoire que les conservateurs jubilent tant. S'il ne voulait pas d'une flotte, nous comprendrions la cause de leur joie. Tel quel,

l'argument semble être à deux tranchants, il déclare que l'amirauté est dans la même impasse pour trouver des équipages pour les navires donnés ou prêtés à la Grande-Bretagne, auxquels il faudra fournir des équipages et qu'il faudra entretenir en plus des forces navales régulières.

M. Churchill n'a pas tenu compte du fait que les constructeurs de navires anglais étaient prêts à établir des chantiers maritimes au Canada. La compagnie Cammell Laird était prête à le faire à certaines conditions. Sans doute, il est naturel que chacun prêche pour sa paroisse. M. Churchill pense aux chantiers de construction navale d'Angleterre; nous avons la naïveté de penser aux chantiers de construction navale du Canada. Non seulement la Grande-Bretagne est maîtresse des mers; elle est aussi maîtresse de l'industrie de la construction navale. Est-il croyable que, en ce 20e siècle, elle exigerait du Canada des subsides pour la construction de sa flotte, lorsqu'il est en état d'établir des chantiers et de construire des navires, non seulement pour la protection de ses rives, mais pour la défense du drapeau anglais? Les gens seront surpris d'apprendre que le Canada ne peut pas faire ce qu'a fait l'Australie. Je refuse de me rendre à l'opinion de M. Churchill.

Les membres de la droite ne parlent pas souvent à la Chambre, mais ils parlent au dehors. Le député d'Argenteuil a pris la parole l'autre soir à Montréal; mais je n'ai pas eu l'occasion de voir le texte de son discours. Cependant, j'ai lu le discours qu'a prononcé, samedi, le 7 du courant, à Toronto, mon honorable ami le représentant de Toronto-est. Il m'a fait l'honneur de me nommer. J'ose dire qu'il n'a pas tenu le langage qu'il tiendrait en cette enceinte en parlant de l'autonomie. Il a dit:

Nous avons entendu cet argument à mainte et mainte reprise. Cette cause est énergiquement défendu par le Dr Béland, par M. Lemieux et par sir Wilfrid Laurier lui-même.

Dans son discours, l'honorable député n'a nommé que des Canadiens français. N'est-il pas vrai que la question de notre autonomie a été discutée non seulement par les députés canadiens-français, mais par presque tous les représentants libéraux des différentes provinces? Pourquoi donc l'honorable député a-t-il voulu faire croire aux habitants de la ville de Toronto que cette question n'a été soulevée que par des Canadiens français? De ce côté-ci de la Chambre et dans toutes les provinces du Canada, il y a des gens qui combattent la politique ministérielle, parce qu'ils comprennent qu'elle porte atteinte à notre autonomie.

Je fais partie de la minorité. Ceux de ma race ont été engagés a entrer dans la Confédération aux termes d'un certain pacte: l'acte de l'Amérique septentrionale an-

glaise. Le Gouvernement fédéral a des devoirs, et les provinces en ont aussi. Or, le premier ministre propose de modifier notre loi organique. Lui et le ministre de la Marine et des Pêcheries, pendant leur séjour à Londres, ont dit que le temps était venu d'élaborer un projet de fédération impériale.

Je suis un adversaire de la fédération impériale. Je suis aussi fier que mes amis de la droite de mon titre de sujet britannique; mais avant d'adopter aveuglément un projet nouveau, je veux savoir où je vais, et je déclare que vous ne pouvez pas modifier les conditions du pacte de 1867 sans consulter le peuple. Si celui-ci consent à changer la constitution du pays et à envoyer des représentants à Londres où ils seront en minorité dans un grand parlement impérial, c'est bel et bon, je n'ai rien à ajouter; mais assurément, l'honorable député ne me niera pas le droit de discuter une modification aussi considérable de notre état politique, pourvu que je la discute loyalement.

Je m'oppose au projet de fédération impériale, d'abord, parce que ce qu'on a promis au premier ministre pendant la conférence de cette année à Londres n'est pas ce qu'on a fait connaître à la population de ce pays.

On trompe le peuple. Cette politique ne comporte pas la fédération impériale. Elle nous donnera un représentant dans le conseil de la défense, mais ce représentant n'aura que voix consultative. M. Harcourt, le secrétaire colonial, et le premier ministre, M. Asquith, nous ont fait savoir que le représentant du Canada n'aura rien à faire dans la direction ou les décisions concernant la politique étrangère de l'empire; de sorte que l'on trompe le peuple lorsqu'on lui dit que le plan de fédération impériale est sur le point de se réaliser.

Pourquoi changerions-nous notre état actuel? Le Canada n'est-il pas heureux sous le présent régime? Pourquoi accroître les difficultés, les embarras et les tracas de la Grande-Bretagne à l'intérieur et à l'extérieur? Mon honorable ami sait qu'il y a aujourd'hui en Angleterre les partisans d'un projet de dévolution. Ils voudraient que l'Ecosse eut son Parlement, l'Angleterre le sien, l'Irlande le sien, et le pays de Galles aussi; et l'Angleterre, qui n'est pas encore fédérée, mais qui a essayé à se fédérer depuis cinquante ans, légiférerait sur les affaires intérieures du Canada! Je dis que le projet est absurde. L'histoire nous montre que depuis cinquante ans l'Irlande lutte pour avoir le Home Rule. Elle n'a pas encore réussi à l'obtenir. Le plan de dévolution n'a pas réeussi davantage. Pourquoi le Canada, qui aujourd'hui conduit ses affaires comme il l'entend, entrerait-il dans cette alliance et augmenterait-il les embarras domestiques de l'Angleterre?

Encore une fois je déclare que je suis opposé à cette politique, parce que nous n'avons pas le droit de changer la Constitution du pays, sans consulter le peuple. Commençons par mettre l'ordre dans notre demeure avant d'aller donner des conseils aux hommes d'Etat de l'Angleterre sur la politique étrangère de la mère patrie. Règlons auparavant les problèmes de l'Ouest canadien; donnons aux Provinces maritimes une meilleure représentation dans cette Chambre; améliorons nos moyens de transport; occupons-nous du péril jaune dans la Colombie-Anglaise; faisons ce qui est nécessaire de ce côté de l'Atlantique pour fortifier une des parties de l'empire britannique, avant de songer à nous mêler aux difficultés domestiques et aux embarras étrangers de la mère patrie. De cette façon nous servirons l'empire, et surtout nous servirons le Canada, notre pays, notre patrie.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je propose le renvoi de la suite du débat.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): En présence de ce siège vide et de cette couronne de fleurs, ne devrions-nous pas essayer de trouver un terrain commun sur lequel les deux partis pourraient, dans cette heure de lutte politique, se rencontrer d'une manière honorable pour les deux? Et si le temps est propice pour en arriver à une entente concernant la défense navale, ne pourrions-nous pas aussi profiter de ce calme pour aborder un autre sujet important. Je veux parler d'une limite raisonnable des débats dans cette Chambre. Il ne faudrait pas aborder ce sujet avec des bâtons dans les mains, si la chose peut être évitée.

Je veux dire quelques mots sur ces deux questions. Je voudrais voir les deux partis dans cette Chambre s'unir pour déclarer au monde que le Canada et les Canadiens, comme un seul homme, sont prêts à défendre la mère patrie, l'empire et la suprématie de l'Angleterre sur les mers. C'est là le point principal; les moyens pour y arriver seront matière à compromis.

Quel pourrait être ce terrain commun? Puis-je en proposer un? Ne pourrions-nous, par exemple, voter $25,000,000 pour deux dreadnoughts ou $15,000,000 pour commencer la formation d'une escadre puissante sur l'océan Pacifique, organisée, payée, équipée et entretenue conjointement par le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, escadre dont les navires auxiliaires pourraient être construits dans les chantiers de chacun de ces trois pays respectivement, et le Canada pourra remplir sa part par application de la loi du service de la marine adoptée par le Parlement précédent.

Ce plan nécessiterait la création de chantiers maritimes, aussitôt que possible, l'ins-

truction navale en serait la conséquence et le tout serait basé sur le principe que chaque pays dirigerait l'organisation et la construction de ces navires chez lui, mais qu'il y aurait une solidarité impériale absolue en temps de guerre. C'est mon idée à moi; et je crois que c'est aussi celle d'un très grand nombre d'habitants de ce pays dont nous sommes censés représenter les vues en cette Chambre. Je voudrais que le Parlement et le peuple agissent à l'unisson.

J'arrive maintenant à une autre phase de cette question navale, dont la discussion pourrait être remise à plus tard, à savoir: l'effet possible sur notre avenir politique de cette contribution en faveur d'une défense impériale commune. Je ne dirai qu'un mot sur ce sujet. Je prise notre autonomie autant qu'aucun membre de cette Chambre, et je veux aussi la solidarité dans la défense de l'empire. Je crois que les Canadiens insisteront pour conserver la pleine autonomie du pays même sur cette question; ils voudront conserver la simplicité de nos institutions démocratiques. Je ne voudrais donc pas considérer les propositions soumises à cette Chambre comme un pas vers la fédération impériale, car interprétées de cette façon elles ne me conviennent pas et ne conviennent pas à beaucoup d'autres.

J'ai déjà comparé les états coloniaux aux chevaux du soleil, marchant en ligne à la défense de l'empire. Il convient de maintenir l'alignement, et je n'approuve pas ceux qui voudraient faire de ces unités indépendantes une masse compacte, difficile à manier.

Je passe à l'autre point qui est celui-ci: c'est que la Chambre pourrait être amenée à discuter une question imminente, susceptible de soulever des débats acrimonieux, quand, au contraire, il faudrait en aborder l'examen dans un esprit de conciliation et de sincérité. Je veux parler de la question qui s'impose de plus en plus au souci de la Chambre, celle de l'à-propos de tracer une certaine limite aux discussions de cette assemblée.

Il conviendrait d'aborder et de traiter cette question avec loyauté et justice et non comme un de ces objets de discussion qu'on laisse en pâture à la violence des luttes politiques. Allons-nous, en ce moment où, tout en sauvegardant notre pleine autonomie, nous organisons la défense générale solidairement avec les autres parties de l'empire, allons-nous en cette circonstance remarquable de notre progrès politique nous jeter—et cela arrivera si ce débat se prolonge—dans une discussion et une lutte de parti autour du règlement de la Chambre? J'espère que nous n'en ferons rien, et c'est dans cette pensée que j'ai fait ma proposition.

(La motion est adoptée.)

M. MACLEAN (York-sud.)

DEPOT D'UN BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Un message de Son Altesse Royale le Gouverneur général, transmettant un budget supplémentaire pour l'exercice clos le 31 mars 1913, est présenté par M. W. T. White (ministre des Finances), lu par M. l'Orateur de la Chambre et renvoyé au comité des subsides.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Ainsi que l'a proposé mon honorable ami de Carleton (N.-B.) cet après-midi, et à titre d'hommage à la mémoire de notre défunt collègue, M. Haggart, j'ai l'honneur de proposer que la séance soit suspendue jusqu'à huit heures ce soir.

(Cette motion est adoptée et la séance est suspendue à quatre heures et dix minutes du soir.)

M. l'ORATEUR reprend le fauteuil à huit heures.

DEPOT DU RAPPORT DES ELECTIONS PARTIELLES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de déposer sur le bureau le rapport des élections partielles à la Chambre des communes, qui ont été tenus au cours de l'année 1912.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. ROBB: L'événement qui a amené la suspension de nos délibérations pendant quelques heures cet après-midi, en l'honneur de la mémoire de l'homme qui a été le plus ancien député de cette Chambre, devrait servir à nous rappeler que, quelles que puissent être nos divergences d'opinion sur des questions de politique relativement, soit au commerce soit à la défense, nous devons toujours nous rappeler, ainsi que je crois que nous nous le rappellerons toujours, que nous sommes Canadiens. Nous avons eu un exemple remarquable de la force de ce principe en mars 1909, quand, sur une résolution pour définir la politique du Canada relativement à la défense navale, tous les députés de la Chambre, sans égard à leur race, à leur croyance ou à leurs divisions territoriales, se sont réunis sur une politique navale canadienne. Cette politique a été soutenue par l'honorable ministre du Commerce (M. Foster) et par le très honorable premier ministre (M. Borden) dans des discours éloquents et patriotiques. Il n'y avait alors pas de craintes dans les esprits des députés conservateurs, et il n'y avait pas de question de l'Ontario et de Québec. C'était un Canada uni. Il est humiliant de voir que celui-là même qui a présenté cette question à la Chambre et qui a patronisé une marine canadienne est aujourd'hui l'organe de M. Winston Churchill quand il

affirme au peuple canadien qu'il est incapable d'entreprendre la construction de navires. Les gens qui lisent la correspondance et qui lisent la déclaration du très honorable premier ministre vont facilement comprendre pourquoi il a hésité à déposer cette correspondance. Avait-il honte du mémoire présenté par M. Churchill? Le très honorable premier ministre a-t-il compris que l'assertion de M. Churchill est une diffamation contre les Canadiens, en ce qu'il nous dit que les Canadiens sont un peuple inférieur. Je ne sais pas encore ce que nos amis de la Colombie-Anglaise vont penser de l'assertion de M. Churchill quand il nous dit que nous ne pouvons faire au Canada ce que font les Japonais.

Nos amis de la Colombie-Anglaise se sont depuis quelques années agités contre l'administration des immigrants japonais, et je suis certain qu'ils vont être surpris de lire que M. Churchill est d'avis que les Canadiens ne valent pas autant que les Japonais.

Quand M. Churchill a fait l'assertion que nous sommes un peuple inférieur et que nous ne pouvons pas construire de navires, n'est-il pas venu à l'idée des députés de la droite que la réponse à cette diffamation avait été donnée il y a quatre ans quand le très honorable premier ministre lui-même et l'honorable ministre du Commerce nous ont dit ce que nous étions capables de faire et ont préconisé la construction de navires et de machines dans ce pays? Si je me rappelle bien le discours du premier ministre quand il a présenté la résolution du 5 décembre dernier, il a fait entendre au pays qu'il avait la promesse de l'amirauté que la construction de navires serait entreprise et qu'il prévoyait une industrie considérable de constructions navales—ainsi qu'une industrie qui rendrait possible la construction de machines plus grosses et meilleures.

Si M. Churchill a la même idée sur le compte de ses compatriotes britanniques dans les diverses colonies autonomes, ne serait-il pas bon de prendre une partie de ces $35,000,000 pour payer un voyage d'étude en Canada au premier lord de l'amirauté? Il pourrait voyager comparativement dans une condition de confort et de luxe. Le très honorable ministre pourrait prendre un navire canadien à Liver[illegible] venir au Canada, il pourrait traverser le continent sur un chemin de fer canadien et prendre un navire canadien de Vancouver jusqu'à l'Australie.

Cela lui donnerait une idée de l'esprit d'entreprise et de l'ambition des Canadiens. Quand il arriverait à Montréal, on pourrait lui faire visiter quelques-unes des usines situées aux alentours et où il verrait des milliers de ses compatriotes anglais employés à construire des machines et à faire mouvoir des grues d'une force bien plus grande que celles qu'il s'imaginait que nous n'avions pas au pays. S'il parcourait le continent, il trouverait dans chaque ville et dans un grand nombre de villages, des bons Canadiens anglais qui ont quitté récemment la mère patrie et qui sont venus établir leurs foyers ici et qui travaillent dans des industries où il se fait une production comparable à celle qui existe dans les vieux pays. Si nous sommes tenus d'accepter ce que dit ce personnage, à savoir que nous ne pourrons jamais songer à construire des navires ou des machines plus puissantes et meilleures, pour être logiques, nous devrions aussi croire que bientôt il nous conseillera d'adopter une politique qui fera acheter au peuple canadien tous ses cotons dans le Lancashire et toutes ses machines à Birmingham. Qu'en diront nos honorables adversaires qui sont intéressés dans les industries manufacturières? C'est la conclusion que l'on doit logiquement tirer des paroles de M. Winston Churchill.

Pourquoi le Parlement est-il divisé après avoir été unanime en mars 1909 sur le programme de défense navale? Après l'adoption de ce programme, le Gouvernement obéissant au mandat du Parlement a envoyé une députation de ministres consulter l'amirauté sur les meilleures méthodes à appliquer. A son retour ce comité a fait un rapport et le cabinet a présenté un programme pour la construction d'une escadre avec une dépense raisonnable suivant les moyens dont nous disposions à l'époque. Mais à peine ce programme avait-il été présenté qu'un écrivain de talent de la province de Québec s'est opposé au programme de la construction d'une marine au Canada et aussi à l'idée qui avait pris naissance à Toronto: que le Canada devrait verser une contribution. Ce personnage eut l'appui de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il est bon de dire qu'en dehors de Québec, jusqu'à l'époque de l'élection de Drummond-Arthabaska, le parti conservateur se contentait de demeurer spectateur de la campagne Bourassa. Mais après l'élection, MM. Bourassa et Monk eurent l'appui d'un grand nombre de politiciens qui ont aujourd'hui des places à la Chambre. Une campagne fut entreprise contre Laurier, parce qu'il était trop anglais et le candidat Laurier dans l'élection de Drummond-Arthabaska fut battu. Immédiatement, la presse et le parti tory, commencèrent à inonder le vainqueur de félicitations et il fut accueilli chaudement et admis dans les conseils de famille. On me dit que cet ex-député occupe aujourd'hui un emploi lucratif dans l'administration. Immédiatement le programme conservateur fut changé pour se conformer à la situation nouvelle. Durant les élections de 1911, la marine fut la question importante et le cri de guerre des conservateurs était: "Pas

de marine, pas de contribution, consultez le peuple; Laurier est trop anglais! Dans Ontario et à un moindre degré dans les autres provinces, le cri était: " Laurier est un séparatiste; pas de domination étrangère; Laurier est antianglais; consultez le peuple." C'est sur ce programme que l'alliance Borden-Monk-Bourassa, vint au pouvoir. Quand l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) parlait il y a quelques jours, il a été interrompu par l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) qui lui a dit qu'il étudiait un livre très intéressant. " La tyranie des minorités ". L'honorable député de Saint-Antoine a de bonnes raisons pour étudier ce genre de littérature, parce qu'il est une victime de la tyrannie des minorités.

Cet après-midi, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a cité un discours prononcé à Toronto par un membre du cabinet et on pouvait conclure de ce discours qu'un effort avait été tenté pour faire croire au monde que les Canadiens français seulement étaient opposés au programme de la contribution. Il est bien connu que l'opposition est partie de toutes les provinces. Je représente un des comtés où il y a le plus de protestants dans la province de Québec et je n'aurais aucune chance d'être réélu si je votais en faveur de cette mesure. Le public est absolument opposé à la politique de contribution et, je le dis en toute franchise, il n'est pas enthousiasmé d'une politique qui aurait pour but de dépenser de fortes sommes pour une marine. J'ai ici l'"Orange Sentinel" du 13 mars, et quiconque lira ce journal constatera qu'il exploite l'idée que si ce n'était pas pour l'élément français, le programme du Gouvernement serait adopté à l'unanimité. Je suis d'accord avec l'honorable député de Rouville au sujet des droits des minorités. Pourquoi ne le serais-je pas quand je sais que ma race a toujours été traitée avec générosité par la majorité de langue française de la province? A plusieurs occasions nous avons eu une preuve personnelle de ce traitement généreux. Chacun se souvient que par deux fois la population presque entièrement française de Beauharnois a envoyé un protestant, un presbytérien, pour la représenter au Parlement, et souvent, la ville de Valleyfield qui renferme 90 p. 100 de catholiques a élu comme maires des protestants qui étaient des membres très actifs de leur église dans cette ville. En 1876, sir Wilfrid Laurier, reconnaissant l'importance de la minorité protestante dans l'agriculture, l'industrie et l'éducation dans Québec, a appelé dans son cabinet trois ministres protestants, deux avec des portefeuilles et un sans portefeuille.

Voyons dans quelle position se trouvent les protestants de la province de Québec, sous le présent gouvernement. Quant l'honorable premier ministre fut appelé à former un cabinet, au mois de septembre 1911, l'honorable député de Jacques-Cartier joua un rôle considérable dans la composition de ce ministère. Il a déclaré publiquement, à Lachine et à Hull, en présence de quelques autres ministres, que M. Borden avait été très généreux envers la province de Québec et lui avait donné carte blanche dans le choix de se collègues. Cela dégage-t-il le premier ministre de sa responsabilité envers la couronne et envers le pays, dans la formation de son cabinet? Quelle est la situation présente? Je ne donnerai pas mon opinion personnelle; je préfère donner celle de certains journaux, partisans du Gouvernement. Le "Toronto Telegram" publiait ce qui suit, le 13 octobre 1911:

Grâce aux indiscrétions des vainqueurs, l'histoire du "bluff" organisé par les nationalistes, au détriment de M. Borden, commence à se répandre... La formation du cabinet tirait à sa fin, quand les nationalistes entreprirent de dicter une ligne de conduite au premier ministre du Canada. Les exigences du parti nationaliste, appuyées sur toute l'autorité d'Henri Bourassa, se résumaient à ceci:

Le département des Travaux publics à M. F. D. Monk.

Le département du Revenu de l'intérieur à M. W.-B. Nantel.

Le département des Postes, à M. L.-P. Pelletier. Aucun protestant de la province de Québec ne devra avoir un portefeuille dans le cabinet.

M. le PRESIDENT: Je ne désire qas empêcher l'honorable député de parler, mais je lui ferai observer qu'il discute la formation du cabinet, ce qui n'a guère de rapport avec l'article 2 du bill.

M. ROBB: Personne n'a plus de respect que moi pour votre autorité et celle du Parlement, mais je m'efforce de démontrer que le Gouvernement, en renonçant à la politique navale adoptée a l'unanimité en 1909 et en y substituant sa politique navale actuelle, a privé une partie considérable de la population d'un droit qu'elle exerce depuis la confédération, Je cite, à l'appui de ma prétention, l'opinion de journaux qui ont de tout temps appuyé le parti conservateur. Au moment ou vous m'avez interrompu, monsieur le président, j'allais citer un extrait d'un article du "Toronto Telegram". Voici ce que disait ce journal:

Cet ultimatum ne réussit pas à faire consentir M. R. L. Borden aux demandes des nationalistes. Le premier ministre répondit qu'il procéderait à la formation de son cabinet dans un esprit de justice envers tout le monde. Sur ce, les nationalistes se retirèrent, après avoir lancé un dernier ultimatum qui disait en substance:

"Ou vous vous soumettrez à nos exigences, ou vous rencontrerez le parlement avec une majorité de huit ou neuf, car les dix-neuf députés nationalistes voteront avec Laurier.

La composition définitive du cabinet nous dit qui a triomphé. Avec votre permission, monsieur le président, je démontrerai au comité que nos concitoyens de langue française, de la province de Québec, n'ont pas approuvé cette politique. A l'appui de ma prétention, je citerai un article d'un journal qui était et qui est encore un organe du parti conservateur. La "Patrie" de Montréal, le 10 octobre 1911, disait:

Cependant il est une grave lacune commise dans la formation du cabinet Borden, c'est que, dans Québec, l'on ait cru devoir sacrifier, au moins en partie, les droits de la minorité anglaise protestante dont l'importance est assez grande et qui s'est tant dépensée pour le triomphe du parti conservateur. On ne lui donne qu'un siège sans portefeuille, au lieu d'un ministère effectif. On avouera que c'est peu. Et l'on aura de la peine à comprendre les lignes suivantes de l'organe nationaliste:

"Borden continuera de respecter, comme il vient de le faire, les droits des minorités, qu'elles soient de langue anglaise ou française".

Nous devons avouer, cependant, que la faute n'en est pas principalement à M. Borden; il a eu pour ainsi dire la main forcée, car il avait d'abord résolu de donner à M. Perley, de Québec, un portefeuille dans le cabinet, et ce n'est qu'à des agissements inavouables et à des pressions exercées par certains politiciens de la province de Québec que M. Borden a cédé en réduisant la représentation anglaise de la province à un ministre sans portefeuille.

La seule conclusion à tirer de cet article, c'est que le "Telegram" de Toronto était absolument dans le vrai quand il disait que le premier ministre avait eu la main forcée par les nationalistes. J'ai ici un numéro du "St. John's News" qui appartient à une compagnie dont l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) est le vice-précident. Dans son numéro du 3 novembre 1911, il dit qu'avec des hommes comme M. Ames et M. Pope, les cantons de l'Est ne manqueront pas de représentants dans le cabinet, quand le temps sera venu de les choisir. Que pense de cette situation nos amis de la droite qui ont inauguré cette campagne contre la province de Québec et contre ce qu'ils appellent la domination française? Je parle en ce moment au nom de tous mes concitoyens de la province de Québec, car je crois avoir autant d'amis parmi les conservateurs que parmi les libéraux, vu que j'habite une ville conservatrice.

Si l'ordre orangiste n'est pas une institution politique, mais une institution pour la défense du protestantisme, je demanderai à son organe l'"Orange Sentinel" ce qu'il pense de la situation faite aux protestants de la province de Québec, situation qui résulte directement de la campagne entreprise contre la politique que le Parlement avait adoptée à l'unanimité en 1909? N'est-ce pas humiliant. Plus tôt nous en reviendrons au principe énoncé en 1909, mieux ce sera pour tout le pays. Si le premier ministre du Canada avait tenu l'attitude qu'avait prise sir Wilfrid Laurier et s'il avait fait campagne dans la province de Québec disant à tous les électeurs ce en quoi consistait leur devoir et s'il n'avait pas essayé de tirer avantage dela division et de l'agitation organisés dans le but formel de remporter la victoire sur le gouvernement du jour, le pays et lui-même se seraient trouvés en une posture meilleure que celle qui leur échoit aujourd'hui. J'ai fait cet appel en toute sincérité. On m'a signalé la campagne qui s'organise dans l'Ontario, car, n'eût été cela, je n'aurais pas mentionné cette question. Je crois que j'aurais failli au devoir qu'il m'incombe de remplir envers mes électeurs, si je n'avais pas signalé à l'attention des habitants de ce pays la posture humiliante dans laquelle nous nous trouvons directement ou indirectement placés nous, protestants de la province de Québec, comme resultat direct ou indirect de cette agitation contre la création d'une marine de guerre canadienne, qui menace de créer des embarras au Gouvernement et de diviser la population du Canada pendant un grand nombre d'années. L'honorable représentant d'York-sud (M. Maclean) a fait, cet après-midi, un éloquent appel en faveur d'un compromis. Le meilleur compromis que nous pussions opérer, c'est celui qui nous ramènera à la position que nous occupions en 1909. Cessons cette lutte. Consacrons nos aptitudes et nos ressources au développement des industries de notre pays.

M. CARVELL: Si je comprends bien, la correspondance échangée entre le très honorable premier ministre et le très honorable Winston Churchill a été déposée sur le bureau à l'exception d'un câblogramme envoyé par le premier ministre et de la réponse faite à cette dépêche. Je cite maintenant ce que je trouve à la page 5389 des "Débats" de cette semaine:

Mes honorables amis de la gauche se montrent très désireux d'obtenir des renseignements sur cette lettre de la semaine dernière; j'ai expédié un câblogramme auquel on n'a pas répondu, malgré mon invite, M. Churchill, le premier lord de l'amirauté, se trouvant en voyage sur le continent.

Il s'est engagé un débat dans la presse, et tous les journaux se sont demandé à qui ce câblogramme avait été adressé et quand la réponse avait été reçue. Il est possible que cela ne revête pas une importance extraordinaire, mais, considérant tout le débat qui s'est engagé à propos de cette correspondance, je crois qu'il conviendrait que le très honorable premier ministre déposât une copie du

câblogramme envoyé et qu'il nous fît connaître la date réelle que portait cette dépêche et même l'heure et la minute précise du jour où il a expédié ce câblogramme, et la dépêche qu'il a reçue en réponse. Alors seulement la correspondance serait complète.

Le très honorable M. Borden (premier ministre) : On a fait allusion à plusieurs reprises en cette Chambre même et dans la presse à deux questions. On a parlé d'abord du renseignement dont le ministère a dû tenir compte en étudiant cette question dès les premiers jours d'octobre, et l'on a fait observer que la première lettre qui accompagne le mémoire déposé sur le bureau portait la date du 25 octobre et que la démission de l'honorable député de Jacques-Cartier, en qualité de ministre des Travaux publics, s'était produite vers le 18 octobre. Ce renseignement est parvenu, à l'origine, aux membres du Gouvernement sous une forme beaucoup plus complète vers le 29 ou le 30 septembre.

Il avait un caractère nettement confidentiel. On l'a étudié dans la première quinzaine d'octobre. M. Monk a démissionné vers le 18 octobre et le Parlement fut convoqué le 19 octobre. L'amirauté a choisi parmi le dossier des renseignements qui nous parvinrent sous forme confidentielle ceux que l'on ne devait pas considérer comme secrets et confidentiels et qui, dans ce cas, pouvaient être rendus publics. En conséquence, non seulement ce renseignement, mais encore d'autres plus complets que ceux qu'on a déposés sur le bureau ont été entre les mains du Gouvernement dès les premiers jours d'octobre.

Tout ce que je puis dire au sujet de la date précise de l'envoi de cette dépêche, c'est qu'on l'a expédiée dès les premiers jours de la semaine dernière, mardi ou mercredi. Je ne crois pas que la date soit absolument nécessaire dans le cas qui nous occupe. La nouvelle qu'un câblogramme avait été reçu me parvint dimanche. J'ai donné l'ordre qu'on expédiât des copies de ce document et que l'on m'en remît quelques-unes durant la journée de lundi. J'ai cherché à mettre la main sur ces documents pendant que le débat qu'avait suscité mon très honorable ami le chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) se poursuivait, j'espérais recevoir ce renseignement sous une forme qui m'eût permis de décider si je pouvais ou non le déposer alors sur le bureau de la Chambre. Je n'ai obtenu ce renseignement particulier qu'après que cet incident se fût produit. Je me suis absenté de la Chambre et je préparai tout pour cinq heures et demie. Je suis revenu pendant le discours de mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) et j'ai consulté mes collègues pour décider si je demanderais ou non à l'honorable député de me céder la parole.

M. CARVELL: Si j'avais connu ce que le très honorable premier ministre voulait faire, je lui aurais permis d'interrompre la suite de mon discours.

M. BORDEN: Mon honorable ami ne traitait pas à ce moment-là le point qui nous occupe maintenant. Je ne me suis pas senti le courage d'interrompre les flots d'éloquence qu'il faisait déborder à ce moment-là. Je fus occupé ailleurs toute la soirée, mais dès que l'occasion m'en fut offerte dans la suite et plus particulièrement après que mon honorable ami d'Assiniboïa eut fait allusion à la question, j'ai donné ce renseignement au cours de la séance du soir.

Cependant, je me suis abstenu de tout commentaire, jugeant préférable, tout d'abord, de mettre la gauche à même de l'étudier. L'honorable député de Rouville voudra bien se rappeler que, en même temps, je lui ai envoyé porter, à son siège, une copie du document pendant que je le lisais et tel qu'il apparaît maintenant dans le compte rendu officiel des débats. L'honorable député m'a demandé si j'aurais objection à ce qu'il gardât cette copie pour l'envoyer au très honorable chef de l'opposition, et je lui ai répondu que je n'y avais aucune objection.

M. LACHANCE (texte): Monsieur le président, C'est un nouveau plaisir pour moi de pouvoir adresser la parole devant cette honorable Chambre sur le très important sujet qui nous occupe depuis quelque temps. Il est évident que la clause 2 du présent bill, ainsi que les amendements qui ont été ajoutés, portent bien la question sur son vrai terrain puisque, si longue qu'ait été cette discussion, elle n'a pas dévié pendant une demi-heure même de la question principale; il n'est pas nécessaire non plus d'en sortir, tant elle est féconde et inépuisable. Nous étudions donc encore la clause 2 du bill n° 21, et afin de la scruter dans tous ses détails les plus minutieux, il est peut-être à propos, pour mieux baser l'argumentation que je veux faire, de la lire de nouveau. En voici la rédaction:

2. Sur et à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'accroître immédiatement les forces navales effectives de l'empire.

A cette clause l'honorable chef de l'opposition a proposé un amendement comportant qu'au lieu de payer une somme de trente-cinq millions à l'Angleterre afin de lui permettre de construire trois dreadnoughts, il serait préférable d'employer ce montant à

la construction et à l'équipement d'une marine canadienne. Puis un sous-amendement a été ajouté.

Voici le texte de l'amendement:

Que l'article 2 soit modifié en supprimant tous les mots après le mot "pour" et en les remplaçant par les mots suivants: l'organisation prompte d'un service naval canadien en coopération et en rapport intime avec la marine impériale.

Et le sous-amendement ajoute les mots:

En conformité des indications fournies par l'amirauté anglaise aux conférences impériales de 1907 et de 1909.

Le Gouvernement conservateur en proposant de donner ces trente-cinq millions, a déclaré qu'il y avait urgence à venir au secours de la mère patrie, vu que sa suprématie navale était en danger. Je n'ai pas besoin de faire remarquer que cette prétention de l'existence de l'urgence ne saurait être soutenue plus longtemps. Le Gouvernement lui-même est maintenant obligé d'avouer, ses amis et ses journaux sont forcés de reconnaître que ce plaidoyer d'urgence doit être mis de côté. Donc, monsieur le président, nous pouvons maintenant, et nous devons désormais examiner ce bill avec sang-froid et à tête reposée et nous demander ceci: Comme principe et comme fait faut-il mieux accepter une politique de contribution en argent ou en vaisseaux à la marine anglaise ou prendre les mesures nécessaires pour organiser chez nous un service naval?

J'ai déjà eu l'occasion de dire devant le comité que je partageais ce dernier avis et que sincèrement, je croyais plus pratique et plus utile pour le Canada comme pour l'Angleterre d'employer cet argent à l'organisation d'un service naval canadien.

J'ai déjà donné devant cette Chambre quelques-unes des raisons sur lesquelles je fondais cette opinion, et pour démontrer même la nécessité où nous étions aujourd'hui de nous assurer d'un tel service. Permettez-moi d'ajouter quelques autres considérations qui militent en faveur de la création d'une marine canadienne et qui pèsent également d'un grand poids.

Un de ces derniers jours, je m'entretenais de ce sujet avec un citoyen canadien, un ouvrier. Inutile de dire qu'il était absolument opposé au projet de contribution que le Gouvernement a mis devant nous, et je dois ajouter en toute franchise qu'il était opposé aussi à l'organisation d'un service naval canadien et pour justifier cette opposition il me posa la question suivante, qui, du reste, est posée assez souvent: pourquoi ne pas avoir laissé à l'Angleterre la garde des forts et des citadelles du Canada; pourquoi ne pas lui avoir laissé la défense et la protection des côtes, des pêcheries, en un mot, des biens nationaux et du territoire du Canada?

Pour répondre à la première de ces questions, celle concernant la garde des forts et des citadelles, je dus lui rappeler ceci: lorsque la Constitution de 1867 fut formulée, il fut entendu que le Canada se chargerait de la garde de ses forts et de ses citadelles, qu'il y mettrait graduellement ses troupes et que l'Angleterre retirerait les régiments qu'elle y tenait en garnison depuis la cession du pays. C'est pour cette raison, c'est pour se rendre à cette obligation résultant du contrat intervenu entre les parties intéressées que fut passé l'acte de la milice et de la défense de 1868. Quand à la défense et à la protection de nos littoraux, je lui fis remarquer que depuis dix et quinze ans, les pays européens accroissent sans cesse l'efficacité de leurs marine tant au point de vue du nombre des vaisseaux que de la puissance des armements, et qu'alors l'Angleterre, pour ne rien perdre de son terrain avait été obligée de retirer le plus grand nombre de ses vaisseaux de guerre des eaux canadiennes et de ses autres colonies pour les stationner en Europe de façon à être toujours prête à faire face à toute complication qui pourrait se produire.

Jusqu'en 1905 nous étions protégés par douze vaisseaux de guerre distribués sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, mais depuis nous sommes sans protection de cette nature; il faut donc absolument s'adresser au Parlement canadien pour organiser nos moyens de défense.

Mon interlocuteur se rendit à ces raisons et reconnut l'à-propos d'établir un service naval.

Voilà donc des raisons d'ordre public expliquant pourquoi le Canada doit voir à sa défense sur terre comme sur mer. Mais il existe une autre raison, celle-là plutôt d'ordre national et patriotique.

Pour tout homme ayant de la fierté nationale dans l'âme, n'était-ce pas jusqu'à un certain point étrange de s'en rapporter uniquement à l'Angleterre pour ce que nous tenons de plus cher et de plus sacré: la patrie; n'était-ce pas dans une certaine mesure, injuste de recevoir, par exemple, une part des deniers des pauvres ouvriers de Londres ou de Liverpool pour la protection de nos citadelles et de nos côtes. Ainsi, les ouvriers canadiens qui sentent et respectent si profondément la solidarité existant entre eux et les travailleurs de tout les pays du monde, eux qui trouvent avec raison, du reste, ne pas gagner assez et qui savent que les ouvriers de l'Angleterre gagnent encore moins, les ouvriers canadiens trouvent-ils juste, digne d'aller demander à leurs confrères dans la mère patrie de payer pour le maintien des soldats dans nos citadelles, des marins sur nos rives; n'est-ce pas là un manque de patriotisme, n'est-ce pas une sorte d'ab-

dication de compter sur les autres pour la défense immédiate de la patrie, dont l'amour fait, chez les âmes bien nées, courir vers la mort avec enthousiasme. Non, nous ne devons pas plus longtemps recevoir l'obole puisque le Canada occupe la cinquième place parmi les plus grandes nations commerciales, puisqu'il fait aujourd'hui un commerce de près d'un milliard de piastres par année, puisqu'il possède un revenu annuel de plus de cent millions de dollars.

On cite les opinions d'un tel ou d'un tel contre les dépenses militaires il y a quinze ou vingt ans. A quoi bon; qu'est-ce que cela prouve; ces opinions pouvaient être justes alors; elles ne le sont plus. En 1867, notre chiffre de commerce était de cent millions, il est présentement de dix cents millions; la population comptait 4 millions d'habitants, elle en compte plus de 7 millions; le revenu était de 39 millions, il est de plus de 100 millions. En 1867, nous ne pouvions dépenser ni trois millions ni deux millions pour fins militaires. Nous pouvions donc sans déroger laisser à l'Angleterre la charge de garder le territoire canadien, de défendre nos biens nationaux. Mais les temps ont changé; le Canada est désormais une nation avec dans son sein tous les éléments possibles de richesses, de puissance et de grandeur.

Voici quelques exemples où la nécessité de vaisseaux de guerre s'imposerait. Supposons que la mère patrie soit en guerre avec la France ou l'Allemagne, l'ennemi envoie deux ou trois navires bloquer l'entrée du Saint-Laurent, plus de possibilité donc de vendre nos produits à l'étranger puisqu'on ne pourrait les expédier: ce serait peut-être désastreux.

Supposons encore qu'en cas de guerre avec l'Angleterre, l'entrée du Saint-Laurent reste libre; nos produits n'en serait pas moins exposés à être saisis sur la haute mer par l'ennemi, car les vivres destinés à une nation belligérante constituent de la contrebande de guerre, et les navires les transportant peuvent être attaqués et confisqués. Il nous faudrait donc dans l'un et l'autre cas des vaisseaux armés pour protéger nos envois; c'est ainsi que notre marine sera l'assurance du Canada contre ces risques de guerre.

Mais il y a encore de tels risques même dans le cas où ce ne serait pas l'Angleterre qui serait en guerre, mais d'autres puissances quelconques. Un exemple: le Japon et la Russie se sont battus il y a quelques années. Des navires russes se réfugièrent dans les ports neutres de la Chine et de la Cochinchine française. Leur seul droit était de s'y mettre à l'ancre et d'attendre la fin de la guerre. Si ces ports neutres n'avaient pas été pourvus de force navale française, les navires russes se trouvant par là les plus forts auraient pu piller le fort ou prendre du charbon, se réparer et ravitailler puis retourner à l'attaque; et le Japon aurait été en droit de déclarer la guerre à la France, pour n'avoir pas forcé ces navires russes à garder une complète neutralité jusqu'à la fin de la guerre.

Supposons une guerre entre les Etats-Unis et le Japon. Les Japonais pourraient s'emparer d'une ville canadienne sans défense, la fortifier, y combattre, en sortir et causer des dommages considérables aux Etats-Unis, qui nous demanderaient à leur tour indemnité.

Mais, si les navires de guerre canadiens se touvaient dans cette région, ils seraient avertis par la télégraphie sans fil, de l'approche du belligérant, pourraient aller au devant, le forcer à se renfermer, le protéger contre toute poursuite et le tenir là jusqu'à la fin de la guerre.

Si un navire belligérant se réfugiait pour ravitaillement dans un port canadien, y prenait du charbon et qu'il causa ensuite de forts dommages à l'autre belligérant, le Canada pourrait se voir obliger de payer plusieurs fois la valeur en dommages de ce que lui aurait coûté des navires pour la défense de ses côtes, des navires suffisants pour forcer amis et ennemis à respecter la neutralité des eaux canadiennes.

Comme on l'a dit fort à propos, la défense cotière comme la milice constitue l'assurance du Canada. Toute assurance coûte de l'argent; on espère tous mourir très vieux, ne jamais passer au feu, ne jamais avoir d'accident, mais on s'assure quand même car les malheurs nous frappent à l'heure qu'on y songe le moins. "La défense cotière du Canada sera une assurance nationale pour la sécurité de nos ports, de nos mines de charbon sur nos côtes, de nos pêcheries, de notre commerce de cabotage."

Cette assurance doit être là, permanente et suffisante. Elle ne peut être fournie par notre milice de terre. Il faut une milice qui puisse aller sur mer. "Nos militaires ne peuvent se lancer sur nos deux océans dans des chaloupes à gazoline, des canots d'écorce, des esquifs, des embarcations de caoutchouc gonflé."

Telle est donc la position, tels sont les faits: ce ne sont pas là fantaisies de l'imagination, mais des réalités qui peuvent s'offrir à un moment quelconque, demain peut-être. Donc le simple bon sens impose le devoir de nous prémunir contre de telles éventualités si périlleuses pour nous depuis que l'Angleterre a retiré sa flotte, de l'Amérique du Nord.

Le premier devoir d'un gouvernement est d'employer autant que possible les revenus à procurer du travail aux différentes classes

M. LACHANCE.

de la population. Pour la jeunesse instruite, sortant des collèges, des universités, le champ d'action dans le Canada est assez limité; il n'y a pas ici de carrières dans les consultats ou la diplomatie, les chancelleries; ceux-là donc à qui ne sourit pas la profession du droit de la médecine, du génie civil, n'ont guère d'autre alternative s'ils veulent mettre à profit l'instruction reçue, que de s'expatrier.

Mais voici que s'ouvrent de nouveaux horizons car les vaisseaux modernes offrent un terrain propice à l'utilisation de tous les talents. Les cours scientifiques et autres des collèges et universités canadiennes sont une superbe préparation aux charges d'officiers de marine et ces charges sont des plus honorables comme des plus rémunératrices.

Puis la marine a aussi besoin d'électriciens, de télégraphistes, de menuisiers, de plombiers, de machinistes, de mécaniciens, de commis et en grand nombre puisque, pour bien manœuvrer un vaisseau de guerre, il faut le concours de 59 professions et métiers.

Combien de Canadiens désireraient se préparer à la navigation au long cours afin de prendre du service dans la marine marchande; mais le Canada n'a pas d'institution où ils puissent se qualifier. Avec la marine, il y aura des vaisseaux-écoles où nos citoyens pourront recevoir les certificats de compétence qui leur permettront de prendre des charges sur n'importe quel navire du monde.

Qui niera que la marine ne soit le point de départ de l'organisation de chantiers pour la construction des navires en fer; qui niera les inappréciables avantages de la marine au point de vue de l'industrie du fer et de l'acier? Le fer, le nickel, le cuivre, le charbon, tous les métaux, toutes les matières premières requis dans la construction des vaisseaux en acier, sont en quantités inépuisables dans le Canada; déjà plusieurs immenses fabriques d'acier sont en opération à Sydney, à Montréal, etc., dont les produits et l'outillage valent ceux des autres pays.

Qui n'a maintes fois songé avec regret à cette ère de prospérité alors que le Canada construisait des voiliers par milliers, qui n'a maintes fois ardemment désiré retrouver sur nos rives l'animation des jours d'antan.

Or voici que s'offre l'occasion de voir se rouvrir ces chantiers d'où s'élanceront ces géants d'acier, qui sillonnent aujourd'hui les mers; ne serait-il pas impardonnable de la laisser échapper? Car c'est par "la construction des croiseurs que nous ferons revivre les anciennes industries en suscitant l'établissement d'immenses chantiers qui produiront des bâtiments en fer de toutes sortes, non seulement pour la marine du Gouvernement, mais aussi pour la marine marchande". Mais ils sont désespérément aveugles ceux qui ne voient pas déjà poindre à l'horizon l'aurore de cette nouvelle ère de prospérité.

Aveugles aussi ceux qui récriminent contre un service de défense navale sous prétexte qu'il en coûtera quelques millions de piastres au pays. Car en fin de compte, ces millions de piastres requis pour organiser la marine et les établissements à terre, qui donc en bénéficiera uniquement? Le Canada. Notre désir est que les navires soient construits dans ce pays, avec des matériaux canadiens, par des ouvriers canadiens. Qui donc alors profitera de cette entreprise si ce n'est les manufacturiers, les entrepreneurs et les fournisseurs canadiens; qui donc recevra, sous forme de salaire, une très large part de ces millions, si ce n'est les travailleurs canadiens. De même en sera-t-il aussi pour ce que coûteront annuellement l'entretien et les réparations des vaisseaux.

Depuis des années le gouvernement donnait des centaines de mille piastres en primes pour aider au développement de certaines industries, et le gouvernement a toujours reçu en cela l'approbation et avec raison.

Le Gouvernement a si bien compris la force de ces arguments en faveur de la politique de l'opposition, que le premier ministre a essayé d'en détruire l'effet en affirmant que le Canada ne serait pas capable de construire des vaisseaux de guerre avant 25 ans et plutôt 50 ans. Il émettait cette opinion le 5 décembre 1912 alors qu'il déposait le présent projet de loi. Ces paroles prononcées par celui-là qui a surtout le devoir de faire valoir devant l'univers l'habileté et les espérances fondées de notre peuple, comportent une injustice à l'égard de ce dernier et ont été vivement ressenties comme telle. Ces honorables messieurs s'en convaincront le jour où ils comparaîtront devant ce peuple dont ils n'ont pas le droit d'ignorer ou de méconnaître la valeur à seule fin de se trouver un motif de payer la contribution qu'ils méditent. Les Canadiens ont pourtant trouvé moyen de réaliser de grandes entreprises dans la construction des chemins de fer, des canaux, de créer des industries, telle l'industrie du fer et de l'acier et de les porter à un degré de protection leur permettant de rivaliser avec les industries de toute autre contrée.

Aussi nous considérons de notre devoir de protester énergiquement contre ces paroles. Donnez à ce peuple ces 35 millions pour aider à établir ici l'importante industrie de la construction des navires et vous verrez, avant peu d'années, surgir des chantiers d'où sortiront des vaisseaux qui iront à travers les mers prouver que vous méconnaissez notre peuple en le taxant d'incapacité.

D'ailleurs cette industrie de la construction des navires n'est pas nouvelle au Canada et surtout à Québec. Le comté même que représente l'honorable maître général des Postes a prédominé dans cette industrie pendant cent cinquante ans. Dans la région de Sillery comme sur les rives de la

rivière Saint-Charles on peut encore voir les traces des immenses chantiers des Gilmour, des Baldwin, des Dinning, des Valin, des Rosa, des Samson. Dès 1797, 51 navires étaient construits à Québec et ce nombre alla toujours augmentant chaque année jusqu'en 1864; même en cette dernière année 75 vaisseaux émergaient encore de ces chantiers. Tels sont les faits que nous a rappelés l'honorable député de Québec-ouest qui a aussi mentionné que c'est à Québec que fut lancé le "Royal William", le premier navire à vapeur qui ait traversé l'océan.

Que le Gouvernement persiste, s'il y tient, dans sa politique néfaste, mais qu'il ne cherche pas une excuse en dépréciant la valeur réelle de nos industries et de ceux qui y président.

Le Gouvernement n'a pas le droit de priver du bénéfice de ces entreprises les citoyens du Canada puisqu'il a la faculté de les aider dans cette voie.

Est-ce parce qu'une industrie présente des difficultés au début qu'il faut y renoncer, surtout alors que le Gouvernement est disposé ou devrait être disposé à y prêter main forte; au contraire, c'est pour de telles initiatives qu'il existe et c'est un moment propice de prouver qu'il comprend ses devoirs et ses responsabilités envers le pays.

Le premier ministre a sans doute espéré terrasser lundi soir l'opposition en lui lançant ce que ses journaux ont appelé une bombe: le mémiire du premier lord de l'amirauté anglaise, sur le coût probable d'un service naval canadien suivant le plan suggéré par l'amendement du chef de l'opposition. Nos adversaires, aimables d'ordinaire, mais si taciturnes depuis des semaines, sortaient d'un banquet; il y avait sur leurs traits de l'animation; de longtemps on ne leur avait vu cet air joyeux et nous en avons été charmés. Puis des dames envahissaient les galeries; sans doute quelques indiscrets leur avaient chuchoté derrière l'évantail qu'il allait se passer quelque chose d'intéressant, et elles ont fait à cette Chambre l'extrême plaisir d'accourir, ce dont nous les remercions, car leur joliesse et leur présence sont doublement attrayante aux députés dans les circonstances laborieuses sous lesquelles nous vivons pour le moment, du moins de ce côté-ci de la Chambre.

Donc on a lu ce mémoire avec l'espoir évident de nous réduire en poussière. Je dois cependant déclarer que l'explosion de cette machine, non pas infernale, mais extra-gouvernementale, ne nous a pas plus ému que les gros pétards que des adversaires bruyants faisaient de temps à autre éclater dans cette enceinte la semaine dernière; comme ces pétards le mémoire a fait beaucoup de bruit, un peu de fumée incolore et ce fut tout, et l'on a retrouvé l'opposition sur pieds tout comme avant l'explosion de la bombe archi-ministérielle.

M. LACHANCE.

Je ne discuterai pas l'exagération des chiffres donnés et que d'autres ont déjà démontrée. Toutefois, ce mémoire ne nie pas que nous puissions construire des navires en fer: donc un bon point en faveur de l'honorable Winston Churchill. Les inquiétudes de cet honorable lord portent surtout sur le fait que nous ne saurions fabriquer des canons; s'il n'y a que cet objection, le remède est facile; se les procurer ailleurs pour le présent. Quant aux prétentions de M. Churchill concernant l'incapacité ou l'infériorité industrielle des Canadiens, elles sont erronées. Ce mémoire vérifie une fois de plus l'axiome populaire que chacun connaît ce qui bout dans sa marmite.

L'honorable Churchill a une bien piètre opinion de l'état de notre industrie et des aptitudes de nos travailleurs. Je ne le soupçonne pas de mauvaise foi; j'aime mieux croire qu'il ignore et il est évident qu'il ignore où nous en sommes à cet égard. Je ne lui reproche pas cette ignorance, il ne saurait tout savoir, mais j'ai le droit de le désapprouver quand il juge aussi témérairement ce qu'il ne connaît pas; s'il a pris des informations, il a dû s'adresser à des sources peu renseignées ou très malveillantes.

Quoi qu'il en soit, cette manœuvre de la part du Gouvernement dont le résultat est de discréditer par des voies étrangères les aptitudes et les réelles capacités de notre peuple sur cette matière retournera contre ce Gouvernement l'opinion publique et il n'en saurait être autrement chez une nation qui est à juste titre fière des progrès de ses artisans et de ses travailleurs en général comme de ses industries.

L'établissement d'un service naval suivant les principes qui ont été posés dans la loi de 1910 apporterait le couronnement à toutes les libertés que doit posséder une nation en nous conférant la liberté en matière de service militaire. Mais par une étrange conception intellectuelle, nos contradicteurs affirment y voir une atteinte à notre autonomie. Voyons qui a raison et pour qu'il n'y ait point d'équivoque, laissons parler nos lois sur le service militaire proprement dit et sur le service naval.

En premier lieu, au point de vue de l'autonomie, comparons les principes posés dans la loi de 1910 et les résultats qui en découlent avec les principes prônés dans ce projet de contribution et les résultats qui s'en suivront; nous verrons alors ce qu'il est préférable de choisir.

D'abord l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867 déclare que le roi a le commandement en chef de nos milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales du Canada. Depuis 1867 cette disposition est restée la même.

Mais il ne faut pas confondre le commandement en chef, que pour être clair, j'appellerai la présidence générale des forces militaires, avec le droit d'appeler ces forces sous les armes, de les mettre en service actif, avec le droit, en d'autres termes, de les appeler à faire la guerre. Or, c'est quand il s'agit d'appeler soldats et marins à faire la guerre que la loi a varié.

La loi de milice et de défense du Canada de 1868, statut 31 Victoria, chapitre 40, article 6, décrète la formation d'une milice de terre et d'une milice navale; pour les deux milices la loi ordonne la conscription, et aussi le service obligatoire dans le cas de levée en masse.

Voir loi de 1868, 31 Victoria, chapitre 40, article 4 et 6.

Voir loi de 1883, 46 Victoria, chapitre 11, articles 4 et 6 (c'est une refonte de la loi de 1868).

Voir Statuts revisés de 1886, chapitre 49, articles 10 et 12.

Voir la loi de 1904, 4 Edouard VII, chapitre 23, articles 11 et 16 qui est une refonte de la loi de milice et défense quant aux forces de terre seulement.

Voir Statuts revisés de 1906, chapitre 41, articles 10 et 16. (C'est une refonte de la loi de milice et de défense quant aux forces de terre seulement.)

Depuis la loi de 1868, le roi avait le droit d'appeler de son propre chef, de sa propre autirité sans consulter ni les ministres canadiens ni le parlement canadien, le roi avait le droit d'appeler de sa propre initiative les forces de terre et les forces de mer, les soldats et les marins à faire la guerre. Lisons à cet égard la loi de 1868, article 61: "Sa Majesté pourra appeler en tout ou en partie la milice en service actif, dans ou hors la puissance, lorsque la chose sera en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, ou d'appréhension d'aucun de ces dangers; et les miliciens, ainsi appelée au service actif, continueront de servir pendant au moins une année à compter de la date à laquelle ils auront été appelés au service actif, s'ils y sont tenus ou pour une période plus considérable que Sa Majesté pourra fixer."

Voilà qui est bien clair—envoyer nos soldats et marins à la guerre est l'affaire du roi seul; le peuple canadien, le Parlement canadien, les ministres canadiens n'ont rien à y voir. Cette loi a été en force depuis 1868 jusqu'à l'année 1904, donc pendant 36 ans.

En 1904 le gouvernement libéral était au pouvoir à Ottawa. Il fit une revision de cette loi de 1868 et des lois subséquentes concernant la milice et la défense. Cette refonte est le statut 4 Edouard VII, chapitre 23.

Ce statut de 1904 mit fin au privilège du roi d'envoyer de sa propre autorité nos soldats à la guerre; désormais ils devront être appelés sous les armes par le Gouverneur en conseil et il faudra en outre dans un tel cas convoquer de suite le Parlement canadien.

Or, qu'est-ce que le Gouverneur en conseil? C'est le peuple représenté par ses ministres à Ottawa; ce sont donc ces ministres qui depuis 1904 ont seuls le droit de décider si nos forces militaires iront ou non à la guerre, et ces ministres sont responsables de leur conduite sur ce sujet, à la Chambre des communes et aux électeurs du Canada. Lisons donc cette loi de 1904, article 70: "Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice, ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques."

Ce ne sera donc plus le roi seul, agissant de sa propre autorité, mais ce sera le Gouverneur en conseil, c'est-à-dire nos ministres responsables à cette Chambre et au peuple du pays qui auront à l'avenir droit d'appeler la milice en service actif.

Donc, aussi les électeurs ont droit depuis 1904 d'approuver ou de blâmer les ministres quand nos soldats seront ainsi appelés sous es armes. Or, ce droit les électeurs du Canada ne l'avaient pas avant 1904, c'est le gouvernement libéral qui le leur a assuré.

Mais ce gouvernement libéral qui, d'après nos adversaires de Québec, a sacrifié le Canada à l'impérialisme en passant la loi du service naval en 1910 a apporté par la loi 1904 un tel changement que depuis, nos troupes ne doivent servir qu'à défendre notre pays. D'après la loi de 1868, le roi pouvait envoyer les armées canadiennes se battre sur n'importe quel point de l'empire, en Chine, aux Indes, en Afrique; le gouvernement Laurier a dit: cela ne sera plus; nos armées ne seront point forcées de se battre si ce n'est pour la défense du Canada. Ainsi le veut cet article 70 que je viens de lire.

Ces réformes comportaient une telle importance au point de l'affirmation et de l'extension de l'autonomie canadienne que le chef des nationalistes, M. Bourassa, les approuvait avec enthousiasme dans un article sous sa signature publié dans le "Nationaliste" du 30 avril 1904. Lisons donc l'opinion de ce monsieur sur cet article 70.

Le changement est notable. En vertu de la loi Cartier, le roi peut appeler notre milice à l'étranger, lorsqu'il y a menace ou état de guerre, d'invasion ou d'insurrection, sur un point quelconque de son empire. Je sais que Sa Majesté, plus respectueuse de l'esprit des lois et de la liberté de ses sujets que les messieurs d'ordre très inférieur qui la représentent souvent aux colonies, ne se prévaudrait pas de ce pouvoir arbitraire. Mais il n'en existe pas moins dans nos statuts. Un gouverneur tyrannique, genre Milner, ou brouillon et borné, genre..... hum! passons. pourrait s'en servir à nos dépens. M. McMaster en a donné

le conseil à lord Minto, en 1899, et Son Excellence n'a nullement protesté contre cette doctrine ultra-tory. Si M. Hugh Graham et le général Hutton ont gardé souvenance des conciliabules de Rideau-Hall, en septembre et octobre 1899, ils pourraient nous dire que cet article y fit l'objet d'augustes méditations.

En remplaçant l'article 79 de la loi actuelle par l'article 77 (après réimpression du bill, l'article 77 est devenu l'article 70 du bill soumis à la Chambre) on enlèvera à nos gouverneurs à venir un motif de tentation criminelle.

Ailleurs, M. Bourassa ajoute:

"Dans le même esprit, tous les pouvoirs attribués à Sa Majesté par la loi Cartier et la loi de 1883, sont aujourd'hui remis au Gouverneur en conseil."

Et encore: "Dans son ensemble, la loi projetée marque un grand progrès de l'idée autonomiste; et il est parfaitement ridicule de la part de journaux qui glorifient sans cesse l'esprit national de sir Georges Etienne Cartier de faire naître à leurs dépens des motifs de comparaison entre la loi de 1868 et le projet actuel; car la loi Cartier est très impérialiste et le projet Borden (sir Frederick Borden) l'est très peu".

Qu'on remarque bien ici que M. Bourassa reconnaissait en 1904 que "en vertu de la loi Cartier, loi de 1868, le roi peut appeler notre milice à l'étranger, lorsqu'il y a menace ou état de guerre, d'invasion ou d'insurrection sur un point quelconque de son empire".

M. Bourassa félicitait le gouvernement libéral d'avoir remis au Gouverneur en conseil tous les pouvoirs attribués à Sa Majesté par la loi Cartier et la loi de 1883.

Et pour résumer son opinion, M. Bourassa écrivait:

"Dans son ensemble, la loi projetée marque un grand progrès de l'idée autonomiste... car la loi Cartier est très impérialiste et le projet Borden l'est très peu." Ce monsieur Borden était le ministre de la milice dans le cabinet Laurier.

Or, qu'a fait le gouvernement libéral au sujet de la défense navale en 1910? Exactement ce qu'il avait fait en 1904. Toujours depuis la loi de 1868, les forces navales canadiennes avaient été sous le contrôle absolu du roi, qui pouvait seul, de sa propre autorité, sans le concours de qui que ce soit, les appeler en service actif. Le Gouvernement a voulu qu'à l'avenir la marine fut comme la milice, sous le contrôle exclusif du peuple et du Parlement et il a à cet effet fait décréter par la Chambre l'article 22, 9-10 Edouard VII, chap. 43.

"Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale ou toute partie de la force en service actif, en quelque temps que ce soit, où il paraît à propos de le faire, à raison de circonstances critiques".

Puis l'article 23: "En temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires, ou tous officiers ou marins appartenant à la marine".

Donc, depuis que la loi de la défense navale a été adoptée à la session de 1910, la marine est sous le contrôle du peuple canadien, car ce n'est plus le roi seul, mais c'est le Gouverneur en conseil, c'est-à-dire, les ministres canadiens, qui ont le pouvoir et le droit de l'appeler en service actif, de l'envoyer à la guerre. Quand même le roi le désirerait, si nos ministres s'y objectent ou si le Parlement s'y oppose, nos vaisseaux resteraient ici; nul pouvoir au monde ne peut nous en imposer à cet égard.

S'il est un acte qui un jour parlera hautement en faveur de la prévoyance, de la sagesse du parti libéral, c'est la loi de la défense navale; car si vous en étudiez le véritable esprit comme je viens de le faire, vous direz avec moi qu'elle constitue une réaffirmation de notre autonomie, un accroissement, une extension de cette autonomie, qu'elle confère au peuple canadien, à ses ministres, à son Parlement, un pouvoir et des droits qu'ils ne possédaient pas, qu'elle est encore une fois, le couronnement à l'ensemble des libertés requises pour qu'un peuple puisse se proclamer une nation.

Examinons maintenant le bill du Gouvernement, son principe et ses effets. Le projet de contribution du Gouvernement Borden est une évidente atteinte à l'autonomie du Canada. L'acte de l'Amérique britannique du Nord n'autorise pas le Parlement canadien à voter de l'argent qui serait employé pour les causes et de la manière qu'on le suggère. En effet la clause 91 paragraphe 7, décrète que ce Parlement a le pouvoir de faire les lois sur la milice, le service miitaire, le service naval et la défense du pays.

Ce mot pays désigne et ne peut désigner ici que le Canada. Au point de vue de cette clause et constitutionnellement parlant, l'Angleterre ou aucune de ses colonies serait à l'égard du Canada, pays étrangers; en d'autres termes, d'après cette clause, nous ne pouvons dépenser l'argent du peuple que pour les fins de la milice canadienne, service militaire ou service naval. Le Parlement pourrait-il, par exemple, voter un montant pour donner un navire de guerre à l'Italie? Non. Il est vrai que le Parlement est tout-puissant, mais encore faut-il qu'il reste dans la juridiction et la sphère d'action que lui confère le pacte fédéral de 1867. Or, son action en matière de milice

est limitée par ce paragraphe 7, qui dit qu'en fait d'organisation militaire, le Parlement ne peut légiférer que sur ce qui concerne la défense du pays, du Canada donc? Aussi ai-je raison d'affirmer que ce projet de loi viole et la lettre et l'esprit de notre Constitution.

On objecte que le Canada a voté des sommes en faveur de pays étrangers dans des cas de grandes calamités publiques: incendies, inondations, famine, tremblements de terre. Oui, mais alors, c'est le droit naturel qui est la loi; il n'est pas besoin dans ces cas d'une disposition de la constitution; c'est la loi de la fraternité qui autorise et commande même, loi qui est naturellement au cœur de chaque personne, qui n'est pas écrite, qui ne l'a jamais été, mais qui existe indéniablement, qui est une nécessité des conditions sociales et que les peuples comme les individus sentent le besoin et sont heureux d'observer.

On objecte encore que le Canada a voté de l'argent pour les contingents canadiens qui ont été prendre part à la guerre des Boers en Afrique. Le Gouvernement a payé pour l'équipement et l'entretien de ces contingents jusqu'au moment où ils ont quitté le sol canadien, mais après, ils ont été à la charge de l'Angleterre; cependant l'argent dépensé au Canada pour ces contingents l'était sous la responsabilité de notre Gouvernement et il a dû en rendre compte à la Chambre et aux électeurs.

Mais le présent projet de contribution ne se présente pas dans les mêmes conditions, il n'y a aucune similitude. Quel est le pouvoir canadien, parlement, législature, tribunal, qui ait l'autorité de forcer l'Angleterre ou qui que ce soit de l'Angleterre à rendre compte détaillé de l'usage que l'on fera et de la manière que l'on emploiera ces trente-cinq millions de dollars? Il n'existe aucun tel pouvoir et une fois ce montant payé, le Canada sera pour aucun recours pour faire redresser les griefs, réparer les torts, s'il s'en trouve exister.

Cette impossibilité absolue pour le Canada d'exercer aucun contrôle sur l'emploi de ce montant est la preuve la plus irrécusable que l'acte de la Confédération n'autorise pas ce Parlement à accepter ce projet de loi, car s'il est un premier principe en droit constitutionnel anglais, et le plus élémentaire de tous, c'est que le Gouvernement doit rendre compte et pouvoir rendre compte des deniers publics et dès qu'un projet de loi viole ce principe si élémentaire, je ne me crois pas le droit de l'approuver.

Mais alors pourquoi ce don de trente-cinq millions que la constitution n'autorise pas, que l'Angleterre n'a pas demandé et dont elle n'a pas besoin. Depuis le jour où ce Gouvernement a pris les rênes de l'administration, en octobre 1911, à venir au moment du dépôt de la présente loi devant la Chambre, il n'y a jamais eu urgence. Ni le premier ministre ni ses collègues n'ont pu raisonnablement croire un seul instant à tel péril. Ce fait est plus que prouvé désormais par le ton des correspondances échangées avec les autorités anglaises à ce sujet, le ton du mémoire de l'amirauté, mémoire dont la teneur décèle l'anxiété de nos ministres de tâcher de faire justifier par l'Angleterre le projet de contribution, le ton des déclarations et des discours des plus hautes autorités parlementaires et gouvernementales anglaises au cours des années 1911 et 1912: tels les déclarations et les discours de M. Asquith, premier ministre, et de M. Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, déclarations, discours dans les assemblées publiques, sur le parquet de la Chambre. Tous ces faits étaient connus ou devaient l'être de nos ministres comme ils l'étaient de tout l'univers, alors qu'ils se rendaient à Londres à cette conférence au cours de laquelle ils prétendent s'être convaincus qu'il y avait urgence à venir au secours de l'Angleterre. Cette conférence était au commencement de l'été 1912.

Cette raison d'urgence est une pure convention que le Gouvernement trouve sans doute ingénieuse, mais qui a provoqué un éclat de rire en Angleterre comme au Canada.

Pourquoi le Gouvernement veut-il donc donner ces trente-cinq millions de dollars puisqu'il doit savoir qu'il ne peut pas ne pas être convaincu qu'il n'y a jamais eu péril pour la suprémacie navale de la mère patrie depuis le mois d'octobre 1911? Voudrait-il donc tromper quelqu'un et pour le bénéfice de qui? A moins que ce ne soit pour tirer d'embarras les députés conservateurs et nationalistes de la province de Québec dont les engagements vis-à-vis de leurs électeurs leur feraient un devoir de combattre la présente loi. Oui, ils sont plus de vingt de ces députés sur les bancs ministériels. Tous et chacun, au cours de la campagne qui s'est terminée le 21 septembre 1911, juraient de faire rappeler la loi du service naval de 1910; ils n'en ont rien fait; ils ont même à la dernière session voter des centaines de mille piastres pour le fonctionnement de cette loi. Ils juraient de voter contre toute contribution à l'Angleterre, et ils votent la présente contribution de trente-cinq millions de dollars. Pourquoi? C'est qu'il y a près d'eux les tories jingoes qui, avec l'accession au pouvoir, ont cru tenir enfin la réalisation de leur rêve de tous les instants; la fédération impériale dont les principes fondamentaux sont: un seul parlement, un seul service militaire, un seul service naval, un seul bureau d'affaires étrangères pour tout l'empire.

Aussi quel plus beau et promettant début que ces millions donnés ainsi qu'on le propose. Un voyage à Londres en 1912

et nos ministres rapportaient dans leur bras le nouveau né de l'idée impérialiste, nouveau né qui avait fait ses dents très vite et qui s'annonçait assez vigoureux, puisque sa première croquée en fut une de trente-cinq millions de piastres dans le trésor public canadien. Mais le difficile était de faire reconnaître à ces députés que j'ai mentionnés leur part de paternité dans l'enfantement de ce petit être qui devait bien être pour eux un petit monstre. Que s'est-il alors passé entre ces députés et lords, jingoes et impérialistes à tous crins? Ce qui s'est passé reste dans le domaine du mystère. Nous en sommes réduits aux conjectures. Ce qui paraît le plus plausible et ce qui est sans doute la vérité c'est qu'on leur a dit: votez ces trente-cinq millions; vous direz aux électeurs: valait mieux en finir ainsi avec cette question de contribution dont vous n'entendrez plus parler; la loi navale de Laurier restera lettre morte; vos fils ne seront plus exposés à aller se faire massacrer sur les vaisseaux de guerre pour le bénéfice de la mère patrie. Donc en votant ainsi, nous sommes devenus vos sauveurs; embrassez-nous au lieu de nous blâmer. Mais je doute que le tour puisse se jouer ainsi.

Si le Gouvernement a une autre explication qu'il la donne puisque la raison d'urgence a fait long feu. Mais de tous ces honorables députés, conservateurs et nationalistes, qui soutiennent le présent projet de loi, il n'en est pas un qui aurait osé déclarer à ses électeurs qu'il voterait pour cette contribution en supposant qu'on aurait établi alors les mêmes circonstances que celles dans lesquelles ont représente aujourd'hui l'Angleterre et qui justifie d'après le Gouvernement le don de cet argent.

Il est évident que nous sommes en présence de menées hardies, mais ténébreuses pour tâcher de faire marcher de front et tories et députés conservateurs et nationalistes de Québec.

Qu'il y ait conspiration ou non, les électeurs de Québec guettent le moment de punir ceux qui, sur une question aussi grave, sacrifient la bonne foi, font passer l'intérêt personnel, l'ambition avant les engagements solennels et oublient le droit le plus élémentaire du peuple canadien: celui de contrôler la dépense des deniers qu'il paye au trésor public.

Cette prérogative primordiale est une de celles pour la conquête desquelles les hommes les plus éminents du Canada ont lutté pendant près d'un siècle; c'est pour assurer le triomphe de ce principe qu'il y eut des rebelles, des échauffauds, c'est pour assurer le triomphe de ce principe que le sang a coulé sur des gibets et dans les plaines de St-Denis en 1837-38, c'est pour assurer le triomphe de ce principe qu'il y eut des exilés, des martyrs politiques, et le Gouvernement demande aux descendants de ces lutteurs, de ces sujets, de ces martyrs de renoncer bénévolément à ce principe, et le plus attristant, c'est de voir que quelques-uns de ces descendants ont déjà fait le sacrifice de cette sauvegarde et sont dans les rangs des pires adversaires, conscients ou inconscients, de l'autonomie du Canada; ils sont là applaudissant aux efforts d'un impérialisme mal entendu qui tente par ce projet de loi de mutiler notre autonomie, sauf à un bon moment à l'offrir tout entier en holocauste à cet impérialisme farouche, aveugle qui ne voit d'espoir et de grandeur que dans le sacrifice des droits, des légitimes ambitions du plus faible aux exigences du plus fort; à cet impérialisme pour qui, par une étrange contradiction, l'empire britannique aurait d'autant plus de vigueur qu'il épuiserait d'avantage les droits, les libertés et les richesses des sources de vie les plus vives de la mère patrie: les colonies anglaises, comme si c'était fortifier un édifice que d'affaiblir ou supprimer les colonnes qui en étayent et soutiennent la voûte.

Une chose certaine, dans mon humble opinion, c'est que la majorité de l'électorat n'approuve pas la présente politique du Gouvernement; qu'on fasse des élections générales et le peuple manifestera sa condamnation d'une manière éclatante. Nos adversaires pressentent cela et voilà pourquoi on voit dans leurs rangs tant d'abattement, cet air d'inquiétude, d'anxiété tandis que dans nos phalanges règnent l'entrain, l'enthousiasme; nos âmes son débordantes de l'activité, de l'animation qu'inspire une cause juste et noble à soutenir. En cela le parti libéral est fidèle à son passé et à son histoire dans ce pays comme dans tout autre; le parti libéral défend aujourd'hui la liberté sous toutes ses formes en défendant l'autonomie du Canada que ce projet sape dans sa base, il défend la liberté sous toutes ses formes en combattant ce principe de contribution, le plus sûr chemin vers la désunion des diverses parties de l'empire que nous, nous voulons pourtant maintenir intégral.

Quel lien durable de sincérité, d'affection, d'intimité, de communauté d'intérêts peuvent créer de tels cadeaux d'argent, si souvent que vous les répétiez? Aucun, rien de vrai, de solide, de permanent n'en peut résulter. Le peuple se désintéressera de cet empire à qui il enverra millions sur millions sans en retirer aucun avantage, je ne dirai pas matériel, mais même moral, sans en éprouver aucune fierté nationale alors qu'au contraire cette fierté serait constamment en éveil grandissante par la vue et le service d'une marine canadienne arborant notre drapeau, construite avec nos matériaux, montée, équipée et

M. LACHANCE.

commandée par des Canadiens. Eh! quoi! le Canada a le premier proclamé l'idée salutaire et patriotique pour les colonies de se donner un service naval; cette idée a été suivie notamment par l'Australie et la Nouvelle-Zélande qui ont déjà commencé l'organisation de leur marine et voilà que soudain le Canada, sans cause ni raison, retourne à quarante ans en arrière, ressuscite un système auquel il a toujours refusé de souscrire, le considérant contraire à son autonomie, système que notamment l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont abandonné après en avoir fait l'essai pendant plus de vingt ans.

Quelle unité pouvez-vous attendre d'un empire dont une partie aura sa marine de guerre, dont une autre paiera une contribution, dont une autre refusera de payer aucune et aussi de s'organiser un service naval? Quelle espérance de soulagement, de secours l'Angleterre peut-elle fonder sur un tel système, aussi disparate, aussi cahoteux. Le résultat inévitable sera l'affaiblissement et la nulité d'action des divers membres au grand détriment du corps tout entier.

Dans la lutte que l'opposition livre en ce moment, il n'y a nulle idée d'obstruction, nulle idée de renverser avant tout un gouvernement; ce qu'il y a avant tout, c'est un grand principe en jeu à faire triompher: le principe de l'autonomie canadienne; il y a un grand fait économique à assurer: l'homogénéité de l'empire au point de vue de la défense générale; il y a un grand fait patriotique à sanctionner, c'est que le Canada étant une nation doit se conduire comme telle en confiant sa garde et sa protection à ses propres navires, à ses soldats, à ses marins et à ses officiers.

Cet idéal vaut la peine d'être vécu; c'est pour faire passer cet idéal dans le domaine de la réalité que nous combattons ici et de même que cet idéal vaut la peine d'être vécu, de même ce combat vaut la peine d'être livré. Une chose est certaine, c'est que si, pour l'heure, le succès ne doit pas répondre à nos efforts, si dans un moment d'erreur ou d'entraînement, cette Chambre rejette nos vues et adopte ce projet de contribution, les idées et les principes que nous soutenons porteront quand même et avant longtemps leurs fruits, car l'avenir proclamera que nous avions la véritable foi patriotique, le seule qui puisse faire et qui fera du Canada une puissance donnant toutes les garanties de paix et de sécurité qu'une nation se doit a elle-même et qu'elle doit à ses membres.

M. MORPHY: L'honorable député (M. Lachance) a-t-il dit que la Grande-Bretagne est aussi étrangère au Canada que peuvent l'être la France ou l'Allemagne, pour ce qui est d'une contribution en argent?

M. LACHANCE: Non, je n'ai pas dit cela.

M. MORPHY: Alors, qu'a dit l'honorable député?

M. LACHANCE: J'ai mentionné particulièrement l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, paragraphe 7. Parlant de la signification du mot "country" ou "pays", j'ai dit que, du point de vue de cet article et de la Constitution, l'on pouvait affirmer que le Canada est dans la situation d'un pays étranger, pour ce qui est de la défense et des frais de la défense.

M. MORPHY: Aussi étranger que la France et l'Allemagne le sont par rapport à l'Angleterre?

M. LACHANCE: Du point de vue de la Constitution, oui.

Vendredi, 14 mars 1913.

(Suite du débat.)

M. BOYER (texte): Monsieur le président. Les députés de la droite et plusieurs de leurs journaux, sinon tous, ne cessent d'accuser les députés de l'opposition de faire de l'obstruction.

A entendre les uns et les autres, nous les croirions réellement indignés parce que cette discussion prolongée paralyse momentanément les procédures parlementaires; mais pourtant, ce n'est pas là le sujet de leurs alarmes, non le véritable sujet de leur alarme est la peur que ce long débat conduise à une consultation populaire, consultation qu'ils ne convoitent pas.

En remontant de deux années en arrière, nous trouvons pourtant que dans cette enceinte parlementaire, les députés de la droite siégeant alors à cette gauche, protestaient vigoureusement contre l'introduction en Chambre d'un projet de loi qui favorisait une convention commerciale pour les produits de la ferme, entre le Canada et les Etats-Unis.

Ces députés prolongèrent le débat des heures et des heures, prétextant qu'une question de cette importance ne pouvait être adoptée par la Chambre avant d'avoir été soumis au pays.

Devant leur persistance, le Gouvernement fit dissoudre les Chambres et porta franchement la question devant le peuple.

Celui-ci rendit son verdict contre nous, mais je n'admets pas, nonobstant ce verdict électoral, que le projet de réciprocité n'était pas à l'avantage du Canada. D'ailleurs, plusieurs autres questions outre cette entente commerciale furent apportées dans la campagne électorale et aidèrent au résultat que l'on connaît.

Et est autrement sérieuse, la question présentement devant cette Chambre.

La question de réciprocité ne comprenait aucune dépense des deniers de l'argent public, cette question était purement d'économie politique—les conditions de cette en-

tente étaient temporaires et pouvaient s'amender, comme toute entente d'ailleurs, suivant que l'un ou l'autre des deux pays l'aurait désiré. Chacun des deux pays pouvait mettre fin à l'entente quand bon lui semblerait—c'était facultatif. Le Canada un an après que cette entente aurait opéré, pouvait y mettre fin, rien ne pouvait l'en empêcher. Donc, par cette entente, le Gouvernement libéral d'alors n'avait pas engagé le pays dans un impasse infranchissable, au cas où le marché n'aurait pas donné satisfaction.

L'entente réciprocitaire pouvait être rappelée et le peuple de ce pays n'en aurait pas autrement souffert, que le temps de l'expérience, tandis que dans ce cas, jamais il ne sera permis de revenir sur ce pas.

Le Gouvernement canadien rentre dans une aventure dont il ne connaîtra jamais l'issue.

Ce projet de contribution comporte une dépense de $35,000,000, à part les risques d'une politique permanente de contribution —il me semble donc que l'opposition est parfaitement justifiable de forcer le Gouvernement par les moyens à son pouvoir de soumettre cette question à l'électorat de ce pays. Le peuple a été l'arbitre officiel et solennel en 1911, sur la question de réciprocité qui ne comportait aucune dépense d'argent, il doit à fortiori l'être davantage dans la présente circonstance qui comporte une dépense de millions.

Un autre argument que justifie l'opposition dans son obstruction, est que la politique du Gouvernement ne représente pas l'opinion du peuple. Je citerai un article très juste de " La Presse ". Pour ne rien enlever du mérite de cet article je vais le communiquer à cette Chambre:

Si les partisans du Gouvernement avaient voté suivant les promesses qu'ils avaient faites à leurs électeurs avant l'élection de 1911, la majorité du Gouvernement n'aurait été que de 6 au lieu de 30, et même cette majorité n'aurait été que de 5 si l'honorable M. Monk était resté à la Chambre.

Si étrange que puisse paraître, de prime abord, cette proposition, nous allons essayer d'en démontrer la véracité, mathématiquement. La démonstration, une fois faite, il faudra bien arriver à la conclusion que si le Gouvernement Borden a actuellement une majorité factice, et il n'a pas la majorité du peuple avec lui.

Et notons, en outre, qu'aux termes de la Constitution, le Parlement devrait avoir 13 députés de plus qu'il n'en a à l'heure actuelle, d'après les résultats du dernier recensement. On voit donc que le Gouvernement ne s'appuie nullement sur la volonté du peuple pour faire cette proposition d'une loi navale.

Ouvrons ici une parenthèse pour rappeler que la Chambre des communes compte en tout 221 députés, c'est-à-dire qu'il y avait 33 absences à la deuxième lecture du bill naval qui a eu lieu le 27 février dernier et sur laquele le Gouvernement Borden avait reçu une majorité apparente de 30 voix, soit: 114 contre 84. Il n'y a pas lieu de s'occuper du vote sur la première lecture, pas plus d'ailleurs que de celui qui a été donné sur l'amendement Guilbault.

Or, le Parlement compte 20 nationalistes—c'est-à-dire 20 députés qui ont été envoyés au Parlement par leurs électeurs avec mission explicite de s'opposer à tout genre de taxe pour la marine.

Ces 20 nationalistes sont:

Achim, Barrette, Bellemare, Boulay, Blondin, Coderre, Forget, (Charlevoix), Forget (Montmorency), Gauthier (Gaspé), Girard (qui se posa d'abord en partisan de la marine canadienne et, vers la fin de son élection se déclara tout à coup contre elle), Guilbault, Lavallée, Lespérance, Lamarche, Mondou, Monk, Sévigny, Nantel, Paquet et Pelletier.

Sur ces 20 députés nationalistes, 12 ont voté avec le Gouvernement Borden pour le bill naval: MM. Blondin, Nantel, Paquet, Pelletier, Rainville, Coderre, Forget, Gauthier, Girard, Lavallée, Lespérance, Sévigny, reniant délibérément les serments par lesquels ils s'étaient fait élire.

Si ces 12 députés nationalistes étaient restés fidèles à la parole donnée, aux engagements pris, et avaient réellement représenté à la Chambre le sentiment de leurs électeurs, ils seraient opposés au bill naval en deuxième lecture.

Mathématiquement, ces 12 voix sortant de la colonne ministérielle enlevaient 24 voix de majorité au Gouvernement Borden.

24 ôté de 30, reste 6, n'est-ce pas?

De sorte que la majorité du Gouvernement serait tombée à 6. D'autre part l'honorable M. Monk avait déclaré également qu'il se serait opposé au bill s'il avait été en Chambre.

La majorité du Gouvernement n'aurait donc été que de 5.

Et n'oublions pas que ceci se passe dans une Chambre à laquelle il manque 13 membres aux termes de la Constitution et d'après les chiffres du dernier recensement.

L'opposition, dirigée par le vieux chef libéral, sir Wilfrid Laurier, croit qu'un Gouvernement qui repose sur des bases aussi faibles n'a pas le droit d'essayer de forcer au Parlement le passage d'une mesure qui constitue un changement fondamental dans la procédure constitutionnelle du pays. Dans ces conditions, un appel au peuple ne s'impose-t-il pas?

L'opposition a donc parfaitement le droit, dans les intérêts du peuple dont elle représente réellement une majorité sur cette question, d'employer tous les moyens qu'elle possède pour que la grande voix du peuple soit entendue.

Et c'est, en toute probabilité, à cause de la force de ces arguments que le Gouvernement, de son côté, est déterminé à forcer le passage de la mesure et même à avoir recours à la clôture pour étouffer la voix du peuple.

On nous informe ou plutôt il est rumeur que le Gouvernement prendrait une mesure coercitive dit règlement de clôture pour mettre fin au présent débat.

Je n'ose croire que le Gouvernement de ce pays porté au pouvoir le 21 septembre 1911 par une belle majorité se sentirait déjà impuissant à affronter l'opinion populaire et tremblerait au point de chercher dans la

brutalité d'une mesure, la sécurité qu'il recherche.

Non, monsieur le président, je ne crois pas que si chez un certain groupe qui siège avec le Gouvernement est disparu tout sentiment de dignité, qu'il ne reste encore des hommes d'honneur qui ne laisseront pas attacher à l'histoire de leur parti tout l'odieux qui ne manquerait d'y apporter cette inique mesure.

Je comprends que les hommes coupables, que les consciences timorées, pétrifiées par le remord, ont intérêt à fermer la bouche de ceux qui les accusent ou dénoncent leurs actions, mais ici si les honnêtes gens qui composent un parti qui a le pouvoir se croient justifiables d'après leur conviction ou leurs connaissances ou les circonstances d'apporter telle ou telle loi, ils doivent agir plus noblement que les premiers.

Aussi c'est sans crainte, et sans scrupule de voler l'argent du pays que je me lève en ce moment pour continuer le débat sur cette importante question. C'est mon droit, j'en use, et je prétends en user largement chaque fois que l'opportunité me sera offerte de combattre le Gouvernement sur une question comme celle du jour qui comporte de si grosses conséquences, c'est d'ailleurs de la discussion que jaillit la lumière et même les documents. L'honorable premier ministre n'a-t-il pas déposé devant cette Chambre lundi soir, au milieu d'un vacarme épouvantable de la droite, des documents qu'il avait cru jusqu'à ce jour tenir secrétement à l'abri dans ses tiroirs.

Ce n'est qu'après une semonce de l'honorable chef de l'opposition que le premier ministre se décida de jouer franc-jeu—les documents auraient pu être déposés auparavant, mais enfin l'honorable premier ministre ne s'est pas grandi aux yeux du pays par la façon héroï-comique dont il a présenté ces documents.

Il s'était ce soir-là, entouré d'une cour nombreuse et docile de partisans en habit de gala, tandis que les dames vêtues d'élégantes toilettes, au sortir d'une réception avaient rempli les galeries.

Le décor ne manquait pas d'intérêt, ni de pittoresque, quand le premier ministre déposa devant cette Chambre le mémorandum du premier lord de l'amirauté.

C'était une bombe qu'il lançait à ce moment là, il était en sécurité, son courage de lion lui avait fait choisir un moment de la soirée où l'horloge marquait minuit passé, alors que quelques députés de l'opposition seulement étaient à leur poste et protestaient courageusement contre son projet de contribution.

Et un fait qui ne lui découvrira pas davantage un courage à toute épreuve s'il est vrai—est bien celui d'avoir quelques moments avant la mise en scène de la comédie, d'avoir diné chez lui dans sa propre résidence en compagnie de l'honorable chef de l'opposition et de ne pas avoir prévenu ce dernier en le quittant qu'il venait de ce pas au Parlement rendre public les documents en question.

Ce manque de courtoisie n'est pas la meilleure enseigne du courage.

Mais ces documents sont-ils les derniers qu'il possède?

L'honorable premier ministre, à ce que nous constatons, n'est pas particulier sur le choix des moyens pour cacher à la loyale opposition de Sa Majesté tous les renseignements qu'elle a besoin pour combattre devant cette Chambre ce qu'elle croit être une politique néfaste pour le pays.

Je ne suis pas en mesure, comme plusieurs de mes collègues de discuter à fond la valeur et la portée du mémorandum du premier lord de l'amirauté, M. Winston Churchill, mais tout ce que je puis en déduire est que ce personnage, nonobstant le poste éminent qu'il occupe dans le gouvernement impérial, a manqué de tact en s'ingérant ainsi dans la politique canadienne.

Car, après tout, l'aide que le Canada veut bien offrir à l'Angleterre doit être le fait du peuple et non d'un parti, et aussi les députés ne se gênaient-ils point en Angleterre, le jour de l'ouverture du Parlement impérial, pour blâmer M. Churchill d'avoir manœuvré cette affaire avec le Canada en y intéressant que le chef d'un seul parti.

Aussi quel contraste, M. le Président, quand en mars 1909 le gouvernement libéral faisait adopter unanimement par la Chambre, sa politique navale, qui, outre l'objet principal qu'elle comportait, de pourvoir à la défense des côtes canadiennes répondait aussi au désir de l'Angleterre qui avait conseillé, après une entente avec l'amirauté en 1909, à ses colonies de se bâtir des flottes locales. C'est ainsi que les représentants du Canada, de l'Australie, firent à cette époque rapport à leur gouvernement du vœu de la mère patrie, et se mirent de suite en demeure de répondre à ce vœu.

L'Australie est déjà très avancée dans cette politique. En 1910 la loi navale adoptée par cette Chambre créait cette initiative.

Cette loi était née de l'unanimité de la Chambre par sa résolution adoptée le 9 mars 1909, c'est-à-dire après l'entente entre les deux partis.

Nous pouvions donc prévoir que cette politique était celle du peuple puisqu'elle avait rencontré le vote unanime des députés de tous les groupes de la Chambre. Mais nous n'avions pas compté sur l'opinion toujours si vacillante de l'honorable premier ministre (M. Borden) qui, dans l'espace de quelques mois, trouva moyen d'exécuter un ravirement complet de sa première opinion.

Cette volte-face eût pour résultat de jeter la confusion dans la politique navale qu'en-

tendait suivre le Gouvernement à cette époque. Ce malaise s'est augmenté et est rendu aujourd'hui à un point de tension tel qu'il est facile de prévoir que si le Gouvernement actuel parvenait à faire adopter sa mesure, l'Angleterre se trouverait dans la pénible situation d'accepter un don d'un parti politique du Canada, qui ne serait pas l'expression unanime de sa population.

Il faut bien l'avouer si la position est difficile, si le peuple de ce pays est profondément divisé à l'heure présente; le seul responsable en est le premier ministre (M. Borden). Si l'un des chefs de parti de l'Australie qui se sont entendus sur cette question navale avant de procéder, avait ensuite changé d'opinion—croyons-nous que le pays ne serait pas dans la position pénible ou se trouve actuellement placé le Canada.

Le mémoire de M. Winston Churchill dit que le Canada ne peut construire ses navires, alors pourquoi recommandait-il en 1909 aux colonies de se bâtir leurs vaisseaux.

Nous admettons bien que l'organisation de chantiers en construction maritimes seraient une organisation considérable, mais nous n'admettons point que les canadiens soient incapables d'organiser ces chantiers.

Il ne faut jeter qu'un coup d'œil sur les industries gigantesques qui existent dans le pays pour constater l'esprit d'initiative qui anime ses habitants.

Les usines de la compagnie du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique qui emploient des milliers et des milliers d'hommes, l'outillage de nos ports maritimes, le développement de nos énergies électriques; enfin il serait trop long d'énumérer toutes les entreprises considérables que les canadiens distingués ont conduites à bonne fin. N'existe-t-il pas dans le pays à l'heure présente plusieurs chantiers maritimes, d'où sortent de gros navires pour les besoins du commerce intérieur.

La traverse du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc dans les montagnes Rocheuses n'est-il pas le triomphe du génie sur les difficultés de la nature. Pour moi c'est une insulte à faire à toute la nation canadienne que de lui dire qu'elle n'est pas capable d'entreprendre la construction de ses navires en face de tous ces travaux gigantesques.

L'organisation de chantiers en construction maritimes coûtera de l'argent, je l'admets, mais pas autant que les adversaires de la marine essayent de le faire croire pour justifier leur contribution.

Mais une chose qu'il ne faut pas perdre de vue aussi, est que ces mêmes chantiers pourront être utilisés pour la construction de notre marine marchande. Et certes nous sommes en mesure d'établir que notre marine marchande augmente de jour en jour. Songeons seulement pour le moment à la flottille marchande de la Compagnie du Pacifique-Canadien qui est la plus nombreuse et la plus importante du globe. Cette marine n'a pas été construite en Canada, pourquoi ne le serait-elle pas dorénavant? Nous comptons 8,427 vaisseaux enregistrés avec 41 447 matelots et autres employés.

Au mémoire de M. Churchill, j'opposerai comme contraste les deux opinions suivantes:

Londres, 7 mars.—M. J. Allan Baker, M.P. (libéral, de Finsbury), discutant la question de la marine canadienne, dans le dernier numéro de "Contemporary Review", exprime l'opinion que le plan de sir Wilfrid Laurier est de beaucoup le plus satisfaisant pour le peuple canadien. Il proteste contre les chiffres employés par le très honorable R. L. Borden pour soutenir sa contribution.

Le "mémoire de l'honorable M. Borden", dit M. Baker, "présente des chiffres alarmants. En comparant la flotte britannique avec les flottes combinées des autres puissances européennes, il parvient à établir que, en 1915, nous n'aurons que 35 dreadnoughts contre eux, 51; mais la base de comparaison la moins favorable que l'on puisse raisonnablement prendre est celle du très honorable Winston Churchill en réponse à lord Charles Beresford sur la base actuelle de l'Angleterre contre celle de la triple alliance, la réponse de M. Churchill, montre que, en 1914, nous aurons 29 dreadnoughts contre 28 qui seront en possession de la triple alliance. En 1915, les chiffres seront de 35 à 33. Notre supériorité sur la triple alliance dans la presque totalité des modèles de vaisseaux, non seulement en nombre mais en tonnage, en armement et en équipage, est assez grande pour justifier l'adjectif "écrasante".

M. Baker donne comme une raison pour appuyer son avancé que la politique de sir Wilfrid Laurier "est la meilleure des deux", qu'elle correspond parfaitement aux désirs d'un grand nombre de canadiens, c'est-à-dire, la présence de vaisseaux de guerre dans les eaux canadiennes. De cette manière le Canada paierait sa dette en allégeant sensiblement le fardeau de la responsabilité qui pèse sur l'amirauté anglaise. La seule manière de mettre une limite logique à la dépense d'une marine canadienne est la mise en vigueur de la politique de sir Wilfrid Laurier. Si le Canada doit considérer les besoins de l'Angleterre en même temps que les siens, il n'y a aucune méthode possible pour limiter ses dépenses. Si les Canadiens désirent contribuer leur part des dépenses qu'on est en train de faire pour la marine, qu'ils prennent eux-mêmes du service et on ne saurait les y engager sans créer une marine locale.

Le plan de sir Wilfrid Laurier ne nous précipite pas dans les problèmes de la fédération, impériale que la politique répétée de contributions canadiennes doit nécessairement entraîner.

Maintenant, je citerai encore un article d'un journal en rapport avec la conférence impériale de 1907; paroles prononcées par lord Beresford. Voici ce qu'il dit:

New-York, 6.—Un câblogramme de Londres dit: "Lord Charles Beresford entrevoit apparemment un grave danger dans l'idée de Bor-

den, et il dit ce matin, dans le "Daily Express": "Ce que j'ai recommandé aux Dominions, c'est de défendre leurs points de départ des grandes routes commerciales, par l'établissement de fortes bases navales, par des mines sous-marines, par des contre-torpilleurs et par des croiseurs légers.

Les routes commerciales ne sont pas protégées et nous appréhendons plus, dans le moment, la famine que l'invasion. La population a été trompée et bernée par les déclarations concernant les dreadnoughts des autres nations; on l'a trompée grossièrement en disant qu'un de nos dreadnoughts pouvait couler toutes leurs flottes.

Le peuple ne parle que de dreadnoughts, il oublie presque complètement qu'une flotte se compose d'une grande variété d'unités et que si l'une de ces unités fait défaut, le sort de toute la flotte est compromis.

Les membres de la droite disent, nous nous préférons la contribution à la marine, car l'obligation se termine avec le versement de cette somme et nous n'entendrons plus jamais parler de rien.

Si cela était, mais qui nous assure que cette politique ne sera pas permanente. Le chef du Gouvernement lui-même se dérobe et répond évasivement. Admettons cependant pour le besoin de la discussion que cette contribution sera unique; pourrions-nous affirmer de même que le Canada n'aura pas, avant qu'il soit longtemps, l'obligation de se construire une marine? Dans le rapport de l'amirauté de 1909, celle-ci explique aux colonies qu'étant obligées de porter sa défense sur un point déterminé qu'elle pourrait pas en cas de conflit européen découvrir son territoire pour en couvrir d'autres points loin du terrain des hostilités.

L'autre jour le premier ministre (M. Borden) poussé à bout, a déclaré qu'il ne savait pas quelle serait sa politique permanente. Après cette contribution, mais si elle devenait l'organisation d'une flotte, aucun de ces bateaux ne pourrait donc être construit dans le pays. Nous n'aurions donc jamais d'industries maritimes. Et à part de ces considérations, qui peut affirmer que le Canada peut progresser sans que son progrès s'affermisse dans toutes les sphères de l'industrie.

L'industrie maritime est une des plus importantes que le Canada possédera un jour, son commerce l'exigera. Si nous sommes prévoyants, le pays n'admettra pas de retard.

Les Etats-Unis ont déclaré leur indépendance en 1774, soit cent trente-sept ans. A cette époque, la population de ces Etats-Unis étaient de près de 4,000,000. La population d'aujourd'hui au Canada est près de 8,000,000.

La population des Etats-Unis a-t-elle craint, à cette époque, de faire face aux obligations que leur imposait leur nouvelle situation.

Nous constatons que non. Ce pays s'est mis à l'œuvre et le progrès couronnera ses efforts. La population de ce pays compte près de 100,000,000 d'âmes, et sa marine compte parmi une des plus considérables du monde.

Il est extraordinaire le chemin accompli par ce pays depuis cette époque. En 1812 le Canada comptait 260,000 et les Etats-Unis 8,000,000. Le premier a augmenté depuis ces cent ans de 7,500,000 âmes et le deuxième près de 82,000,000 âmes.

Pourquoi avons-nous organisé une milice, et quels sont les services qu'elle rend au pays? Et surtout ceux qu'elle a rendus?

Notre milice n'a jamais été soumise à l'épreuve, mais je compte bien qu'elle saurait faire honneur à la tâche, si celle-ci lui était offerte. Le Canada n'a jamais eu de guerre propres à lui, c'est toujours pour le bénéfice de l'Angleterre que son territoire fut le théâtre de guerres de 1812 à 1815.

Le Canada n'a eu qu'une guerre sérieuse depuis qu'il est devenu possession britannique, celle de 1812-1815, et bien que le Canada en ait le plus souffert, cette guerre ne fut pas la conséquence d'un acte du Canada. Elle résulta de l'insistance des commandants des vaisseaux de guerre britanniques à perquisitionner les vaisseaux de guerre américains pour voir s'ils contenaient des déserteurs et de l'intervention dans le commerce américain. Le Canada a été deux fois menacé de guerre depuis 1815, en 1860 et 1890, mais dans aucun cas il n'en fut la cause. La guerre fut sur le point d'éclater en 1860, un peu à cause de la capture, par un vaisseau de guerre américain, des envoyés du Sud trouvés sur un vaisseau marchand anglais; mais la cause principale de la rupture des relations amicales fut la sympathie active des classes dirigeantes d'Angleterre pour les propriétaires d'esclaves du Sud, durant la guerre civile. La menace des environs de 1890 vint à propos d'un différend au Vénézuéla qui ne concernait aucunement le Canada, mais cet incident marqua l'augmentation presque immédiate de nos dépenses militaires, alors d'un million et demi environ, et qui n'ont cessé de s'accroître depuis. Mais si le Canada n'a eu qu'une guerre sérieuse depuis cent ans, il a été envahi deux fois, la dernière fois en 1866. L'invasion féniane de cette année-là n'était pas la conséquence d'un grief contre le Canada, c'était un coup destiné à l'Angleterre porté à une possession britannique. Cependant, bien que cette invasion fut repoussée par les forces canadiennes, l'Angleterre refusa d'agréer la requête de sir John Macdonald et de demander aux Etats-Unis une compensation des dommages infligés au Canada.

En aucune de ces occasions, le Canada ne fut l'objet de cette attention empressée dont on l'accable depuis quelques semaines dans la personne du premier ministre Borden. Durant la plus grande partie de ce temps, l'on regarda la colonie comme un fardeau à se débarrasser ou un parent à traiter avec indifférence. Ce n'est que quand la guerre Boer rappela que nous possédions des forces qui pouvaient être utilisées pour les guerres impériales en Europe, en Asie et en Afrique, que le senti-

ment anglais changea, et que le Canada devint un parti à courtiser pour les fins impériales seulement.

Nonobstant ces faits, le Canada reconnaît qu'il serait de son premier devoir de secourir l'Angleterre, si celle-ci venait aux prises avec des ennemis puissants; mais tout ce qu'il veut, et ce que nous voulons, nous, de l'opposition, c'est le choix des moyens de défense, moyens qui seront profitables au pays et à l'empire à la fois.

La manière de répondre aux vœux de l'Angleterre est de fortifier le Canada. Notre milice à nous coûte $10,000,000 par an et quel est son effectif? 50,000 hommes dont quatre cinquièmes et demi volontaires.

Le peuple n'aime pas ces dépenses, mais il comprend, d'un autre côté, que c'est un devoir pour le pays de soutenir cette milice, ne serait-ce que pour les cadres des régiments que l'on pourrait remplir au besoin, comptant en cela sur le patriotisme des sujets Canadiens.

Quels sont nos ennemis naturels contre qui notre milice pourrait être appelée? La réponse est toute trouvée. D'après notre Constitution la milice est sous le contrôle entier du Gouvernement canadien. Quand le Canada a envoyé des contingents en Afrique, ce n'était pas en vertu de la loi, mais bien volontairement que ces braves militaires se sont rendus en Afrique.

Or, si nous avons une milice pour défendre l'intérieur de notre territoire, pourquoi n'aurions-nous pas une défense navale pour nos côtes et nos pêcheries? Défense navale qui serait organisée par les mêmes moyens et fonctionnerait de même.

La question de temps n'est pas une objection; il y a un début en toute chose. Il y a cent ans, la colonie n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. Comme le disait l'autre jour dans cette Chambre le député de Montcalm: "Petit à petit le Canada fait son nid."

L'entreprise paraît colossale, mais un peuple entreprenant comme le nôtre doit avoir confiance en lui.

Le Canada restera-t-il toujours colonie? Ce n'est pas un crime de croire que non. L'Angleterre elle-même ne saurait s'en formaliser, car c'est à la force de circonstances qui ne manquent de se produire, que tel événement arrive. Croire le contraire, serait de fermer à notre intelligence des perspectives possibles. Etant donné qu'un pays comme l'individu cherche à son propre perfectionnement, c'est une loi naturelle.

Mais aller jusqu'à dire que les Canadiens désiraient ce jour, c'est une autre chose; et fasse le ciel que ce jour soit encore loin, car à proprement parler, le Canada ne subit pas le joug propre aux colonies des autres pays.

A véritablement parler, l'Angleterre semble dans son esprit très large ne faire voir qu'il existe que des liens entre elle et sa colonie, le Canada. Etudions l'histoire des peuples et dites-le moi, monsieur le président, si dans les temps anciens et modernes, si dans les quatre ou cinq derniers siècles, la carte de l'Europe et du monde n'a pas été renouvelée plusieurs fois.

Je ne remonterai pas au puissant empire des Mèdes, plus tard à celui des Romains et des Athéniens, comme se plaisait à le citer l'autre jour en cette Chambre le député de L'Islet; mais au royaume d'Espagne qui étendait un jour ses possessions dans les deux Amériques. Sous l'Empire, la France ne possédait-elle pas les immenses territoires qui s'étendent au nord de la 45ème latitude en Amérique avec en plus une tranche considérable du nord au sud sur le territoire au sud de cette latitude—jusqu'à la Floride.

Allons moins loin. Cette province qui s'appelle l'Albanie, en Turquie d'Europe, ne viendra-t-elle pas indépendante, sans l'avoir même voulu; résultat des négociations de paix, entre la Turquie et ses ennemis.

Aussi, qui nous dit que l'Europe qui dépense 10 milliards par année pour son armement à l'heure présente évitera le conflit que préparera la force des événements.

Mais cette concentration de forces militaires amènera nécessairement une congestion d'où jaillira l'explosion d'événements multiples.

Le pays d'Europe écrase actuellement sous le fardeau. Les amendements deviennent onéreux, le peuple est grevé d'impôts, un malaise existe partout; à tout moment on craint une complication.

Comment se termineront toutes ces politiques de préventions, de suspicions et de rivalités.

Nul ne le saurait dire maintenant, mais quand l'histoire des mondes sera lue par ceux qui nous suivront, ils liront des chapitres effrayants d'intérêt, parce qu'ils rappelleront par leur similitude les guerres et les bouleversements des pays et des peuples de première origine.

Qui nous dit que le Canada ne deviendra pas indépendant par la force d'événements comme ceux que je signale.

On n'ignore pas que les pays rivaux de l'Angleterre voudraient lui voir diminuer son influence au delà des mers. On n'ignore pas non plus, que, en autres lieux, existe cette doctrine Monroe qui veut que l'Amérique appartienne aux populations qui l'habitent.

Enfin, qui peut prédire jusqu'à quand durera cette acalmie apparente, sous le couvercle de laquelle se jouent les complications de demain.

D'un autre côté, si nous fermons à notre intelligence la faculté de croire les événements possibles et que nous croyons que le

Canada est et demeurera possession britannique de toute éternité, il serait temps que l'on songerait dès maintenant à obtenir une représentation dans le conseil de l'empire, puisque nous assumons pour lui des obligations non seulement morales mais pécuniaires, il serait de toute justice que le Canada ait voix au chapitre de la nation.

Si nous voulons enfin que nos territoires et nos populations forment un tout homogène sur lesquels et parmi lesquels il n'y aurait ni distinction de rang et de privilége.

La politique de contribution, telle que l'apporte le Gouvernement actuel, est l'anéantissement de toutes les ambitions que nous pourrions nourrir pour le développement de notre pays.

La présente politique nous conduira infailliblement à la fédération impériale, or, je me demande ce que le Canada aurait bien à gagner dans une liaison aussi étroite, quand bien même nous aurions une représentation raisonnable, notre voix serait toujours sans grandes forces et les responsabilités, les charges, les impôts augmenteraient même.

Mais je me demande quels profits nous rapporterait de s'ingérer dans les affaires de l'Europe, quand nous n'y serons jamais les premiers concernés ni les plus rémunérés.

Ce que le Canada devrait voir sans retard, serait de s'assurer des relations commerciales avec tous les pays susceptibles de faire du commerce avec nous.

Notre commerce avec l'Allemagne, par exemple, vient en quatrième lieu. Et le commerce pourrait être bien plus considérable si nous y accordions le moindrement d'attention.

Le Canada a déjà désavoué un traité de commerce qu'il avait avec l'Angleterre et dans lequel l'Allemagne et la Belgique jouissaient de préférence.

Mais le Canada fit par la suite une entente avec l'Allemagne. Un Allemand distingué, le Dr Streseman, de passage dans le pays en étudia toutes les conditions et écrivit plus tard, de retour dans son pays, de fortes et intéressantes choses et il déplorait que le Canada et l'Allemagne n'aient point de relations commerciales plus intimes, assurément, dit-il, que l'Allemagne ne pouvait contracter aucune entente avec le Canada sans avoir des avantages réciproques.

Mais ce qu'il est important maintenant c'est d'en finir une fois pour de bon avec cette question de marine ou de contribution. Songeons à nous, monsieur le président. Songeons au Canada—à son intérêt, à sa tranquillité—à son progrès. Je vais vous lire, permettez-le-moi, un article d'un économiste allemand qui a visité le pays pour en étudier les conditions économiques. Cet article est intitulé:

La situation politique et commerciale du Canada (par le docteur Streseman).
Dresdner, Auzeizer, le 15 février 1913.

Les relations du Canada avec sa mère patrie anglaise, voilà un sujet qui a donné lieu à des discussions ardentes dans les années dernières. J'avais l'occasion de m'en rendre compte au cours d'un banquet, donné à Toronto, en honneur de M. Borden, le premier ministre, à son retour de l'Angleterre, par la Chambre de commerce. Suivant l'habitude, il y avait des toasts après le dîner et M. Borden fut frénétiquement applaudi quand il se leva pour prononcer son discours. Sans préliminaires, il toucha la question principale—Fournissons des dreadnoughts à l'Angleterre! Jusqu'ici, disait-il, c'est la mère patrie qui a fait face à toutes les dépenses pour le grand empire, le Canada n'ayant pas contribué pour un peuny—mais l'Angleterre n'est plus capable actuellement de supporter seule le fardeau et il est du devoir de ses colonies de la secourir et mettre à sa disposition les moyens nécessaires pour le maintien de sa position de grande nation. Ensuite le premier ministre conservateur de la province d'Ontario prononça un discours plus signifiant, au cours duquel il faisait allusion, dans les termes les plus francs, à l'attitude menaçante de l'Allemagne envers l'Angleterre.

Et plus loin...

M. Laurier, le chef du parti libéral, n'y était pas et la démission d'un membre du cabinet, quelques semaines après, signalait d'une manière éloquente la différence qui existait dans la question des dreadnoughts. Libéraux et conservateurs sont pour la construction des navires de guerre, mais pendant que M. Borden et ses amis conservateurs poussent à l'outrance l'idée du " Greater Britain ", et regardent Londres comme la capitale de leur pays, prétendant que les dreadnoughts devraient être construits en Angleterre, et mis à la disposition de la mère patrie, les libéraux s'y opposent et parlent d'une flotte canadienne, construite au pays et recrutée par des Canadiens et dont l'Angleterre pourrait disposer seulement en cas de guerre.

Il est un fait que les libéraux, qui, depuis près d'un quart de siècle gouvernaient le pays, avaient perdu la majorité aux dernières élections à raison du traité commercial avec les Etats-Unis—traité conçu par eux et combattu par l'industrie canadienne. Le parti libéral doit sa force et son importance principalement aux fermiers canadiens et il est à remarquer que l'immigration toujours croissante, dans l'ouest du Canada, lui assure une position extrêmement forte; de l'autre côté, les industriels, dans la partie orientale du Canada, sont pour la plupart conservateurs. Or, les victoire et défaite des dernières élections n'y ont rien changé.

Et encore plus loin...

On juge des perspectives industrielles de ce pays à différents points de vue.

Dans les principales villes de l'Ouest, on est frappé par l'exagérément de la spéculation des compagnies d'immeubles. Chaque ville se croit au centre d'une région féconde et

cherche à attirer les immigrants aux moyens de réclames mirobolantes.

Le caractéristique de la politique canadienne est de beaucoup encourager l'émigration.

On cherche à encourager les gens à l'agriculture, on paie aux aides manœuvres agricoles des salaires exorbitants.

Le Gouvernement met à la disposition des cultivateurs, gratuitement, de vastes territoires, et il reste place dans ce nouveau pays pour des millions d'habitants.

Mais l'émigration n'est pas en proportion avec les perspectives de développement.

Si le Gouvernement pouvait attirer un million d'émigrés par année, il y aurait alors lieu d'envisager l'avenir avec plus d'espoir, car le pays pourrait réaliser en moins de temps les espérances qu'il forme pour l'avenir. Mais, actuellement, il lui faudra compter sur un long espace de temps avant que le Canada devienne le pays qu'il prétend être ou devenir.

C'est un fait certain que l'émigration venant de l'Angleterre progresse toujours et que les Etats-Unis fournissent également un très grand nombre d'émigrés, dont la plupart possèdent des capitaux; mais les compagnies d'immeubles, comme à Vancouver et ailleurs, ont dénoncé la valeur du terrain par la perspective d'une forte émigration, de sorte qu'il se pourrait, en autre lieu, bien se produire réaction.

Le développement de l'industrie canadienne a été très bon depuis la création de leur tarif protecteur, quoique l'exportation en soit relativement peu importante, à l'exception des machines agricoles.

En somme, le développement du pays dépend presque entièrement de l'agriculture qui pourrait s'étendre davantage et dont les produits pourraient s'emparer du marché mondial, d'autant plus que les Etats-Unis s'occupent pour la plupart de l'industrie et ne sont par conséquent pas considérés comme autrefois un pays agricole alimentant les marchés étrangers.

Les statistiques de 1912 démontrent à quel degré le Canada a partagé à l'approvisionnement de l'Allemagne en fait de produits agricoles.

Plus loin. . .

Depuis que les difficultés tarifaires entre les deux pays—c'est-à-dire l'Allemagne et le Canada—ont été réglées par le traité qui existe, les relations ont changées.

Dans un discours que je fis devant la chambre de commerce de Toronto et devant l'association des manufacturiers, j'ai fait observer que, depuis ce traité, les exportations du Canada en Allemagne avaient augmentées de 50 p. 100, et l'exportation de l'Allemagne en Canada de 35 p. 100.

Cette statistique ne comprend pas le rapport du commerce de 1912, qui dépassera encore les chiffres cités.

En réponse à mon discours, le président de la chambre de commerce de Toronto exprima ses regrets que, jusqu'à présent, l'Allemagne a été presque écartée comme marché possible aux produits canadiens et que le commerce canadien est très favorable à un rapprochement plus étroit avec celui de l'Allemagne.

Il y aura cependant deux obstacles. Tout d'abord le système de la préférence donné à l'Angleterre par le Canada, condition qu'on ne peut faire disparaître. Et le deuxième obstacle est qu'un tel rapprochement ou traité entre les deux pays ne pourra se conclure avant le règlement de la question des dreadnoughts, d'une façon ou de l'autre.

Et encore plus loin, il continue . . .

S'il y avait moyen de faire disparaître la tension qui existe entre l'Allemagne et l'Angleterre, les relations commerciales en profiteraient beaucoup. Il est très curieux que le Canada s'est emparé de cette idée d'une attaque allemande contre l'Angleterre, lorsque d'un autre côté il a très grande confiance en l'empereur allemand qui aime la paix. Nous avons l'opinion que ce serait plutôt les commerçants anglais qui en encouragent l'Angleterre à forcer l'Allemagne aux armements parce que celle-ci refuse de reconnaître notre marine marchande en cas de guerre. Ils disent hautement qu'on ne peut pas en vouloir à l'Allemagne de protéger son commerce mondial et ils s'opposent violemment à l'attitude qu'a prise l'Angleterre en la question.

S'il y avait moyen de diriger l'émigration allemande au Canada à des conditions plus favorables accordées par le gouvernement canadien, nous serions à même de répondre aux besoins du Canada, ceux de lui fournir des colons et d'échanger nos produits à un avantage mutuel. Cependant, l'Allemagne jouit d'une position extrêmement favorable et n'a pas besoin de faire la cour à ce jeune pays, et sous ces avantages réciproques le Canada ne peut pas compter sur une importante émigration allemande.

Voilà, monsieur le président, des remarques qui, jusqu'à un certain point, méritent notre attention. Notre politique d'immigration a toujours été l'objet de beaucoup de solitude de la part du Gouvernement précédent, il en est de même, j'en ai confiance, de celui-ci, or, si nous voulons l'expansion de l'Ouest, de notre population, de notre agriculture, songeons aux conséquences auxquelles cela nous entraîne de nous ingérer dans les questions étrangères.

M. J. DEMERS (Saint-Jean et Iberville) (texte): M. le Président, je ne crois pas que j'aurai élevé la voix de nouveau, pendant ce débat, si un événement ne s'était produit. Les journaux conservateurs ont appelé cela une bombe. Je crois que le terme est approprié; seulement, en éclatant elle a blessé mortellement le Gouvernement qui l'a lancée.

Le sentiment canadien a été choqué de cette immixtion inopportune du premier lord de l'amirauté dans nos affaires. Sa lettre est une insulte pour le Canada, et nous le ressentons fortement. C'est une pression que nous interpréterons comme un ordre, et ceci altère principalement notre conception de l'autonomie coloniale.

On avait raison, dans cette discussion, de dire que l'Angleterre ne quotait pas—elle commande le tribut par l'intermédiaire de son premier lord de l'amirauté.

Et voyons comme tout a été fait délicatement. On demande des renseignements, on nous les refuse; c'est secret, dit-on, et voilà que tout à coup, quand le chef de l'opposition n'est pas à son siège, mais s'est retiré depuis quelques instants, on sort ce fameux document. On le lit, on cherche où pouvait être le secret, et on découvre qu'il s'agit d'un jeu de perfidie. C'est un bon tour. Mais rira bien qui rira le dernier.

Est-ce que le premier ministre croit que parce que M. Churchill a dit que nous ne pouvions pas construire de navires au Canada, il y aurait un Canadien pour l'approuver? Est-ce que le très honorable premier ministre croit que sur un geste du premier lord de l'amirauté, nous allons courber la tête? L'Australie construit; tous les pays du monde construisent; nous construisons. Tout d'un coup? Non. Nous ferons comme les autres; lentement, mais sûrement. Si nos revenus permettent de dépenser cinq, six ou sept millions par année, nous devrions le faire en proportion avec ses revenus. Il faudra des cales-sèches, des chantiers; nous les établirons d'abord. Ça prendra du temps, mais ce sera Canadien, ce sera prévoyant.

Le Canada ne peut construire des navires de guerre, quelle farce! Tout vrai Canadien a un devoir à accomplir en ce moment: tuer la contribution qui a la couleur accentuée d'un tribut, mais qui, depuis l'inconvenance du premier lord de l'amirauté, sent le salvage à cent lieues à la ronde. Cette intervention du premier lord de l'amirauté est extraordinaire. On nous dit simplement: Donnez-nous de l'argent; vous n'avez pas le talent ni le génie de construire vous-mêmes. Nous bâtirons avec cet argent. Est-ce là la manière de demander quelque chose, d'exiger quelque chose?

Monsieur le président, je terminerai mes remarques sur l'intervention du premier lord de l'amirauté, et je passerai maintenant à une autre question que je crois être importante au cours de ce débat.

La première objection à la politique actuelle du Gouvernement, c'est la déclaration qu'il adoptera une politique permanente dans l'avenir, concernant la défense navale, et que cette politique n'est pas définie, n'est pas énoncée.

Cette politique prochaine permanente, nous devrions la connaître; elle peut avoir une grande portée dans la discussion actuelle. Il est impardonnable pour le Gouvernement de soumettre une politique temporaire sans pouvoir formuler une politique permanente.

Le premier reproche que nous adressons au Gouvernement, c'est de ne pas avoir de politique définie, et nous croyons, dans les circonstances, que cette sentence de Bourinot ne peut jamais avoir de meilleure application que dans ce cas présent. Voici ce qu'il dit:

> Sur toutes les questions d'intérêt public, les ministres sont obligés d'avoir un but défini s'ils veulent retenir la confiance de la législature.

Le point que je veux faire ressortir, monsieur le président, je suis convaincu que vous l'avez bien saisi; c'est que je prétends établir par les déclarations du très honorable premier ministre, qui a reconnu pour le Canada, d'avoir une politique navale permanente, et il n'a pas le courage de la formuler, de la définir.

Le Gouvernement entend formuler plus tard, mais dans un avenir prochain, une politique permanente. Ceci ressort de l'amendement proposé par le très honorable chef du Gouvernement à la loi navale de 1910 qui est tellement connu, que je n'ai pas besoin de le réciter ici. Mais cet amendement démontrait d'une façon non équivoque que le premier ministre actuel, alors chef de l'opposition, désirait dans un avenir prochain une politique de défense navale permanente. Ses déclarations pendant la présente session sont au même effet. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Nous sommes rendus à ce point de développement matériel, moral et politique que nous devons songer à un système permanent de défense. Je crois que sur ce point, il n'y a pas de divergence d'opinion.

Quel sera le système adopté? Pour moi, je n'ai pas de doute que la politique énoncée par le Gouvernement actuel est la contribution directe en argent, celle que nous sommes actuellement à discuter, c'est-à-dire la politique permanente projetée par le Gouvernement. Et pourquoi doit-elle être considérée comme permanente? Parce que le Gouvernement ne peut justifier qu'il y a urgence; que l'urgence seule peut justifier une contribution temporaire et qu'il est clairement démontré que l'urgence n'existe pas. Donc la seule justification à donner à une contribution dans des circonstances ordinaires, comme celles dans lesquelles nous sommes, serait que le Canada reconnaît, sans urgence et sans besoin immédiat, l'obligation de contribuer au maintien de la défense de l'empire au moyen de versements d'argent.

Le seul argument que l'on a tenté de faire valoir pour justifier l'urgence, c'est que l'Allemagne a augmenté son programme de construction navale. Que prouve-t-on sur cela? Une circonstance qui existe en permanence et résulte de l'incessant conflit d'armements européen. Et c'est parce que ce qui existe aujourd'hui, existera demain et toujours, que cette circonstance provoque une contribution. Cette contribution sera permanente comme la cause qui la produit. Nous donnons 35 millions aujourd'hui; nous donnerons 39 millions demain; nous

en donnerons 70 millions l'année prochaine ou dans deux ans, parce que l'Allemagne augmentera encore et toujours son programme naval. La conclusion est facile à tirer, nous sommes en face d'une politique permanente.

Et pourquoi encore la contribution sera-t-elle une politique permanente? Parce que le premier ministre est en faveur d'une politique permanente; qu'il ne peut y avoir que deux systèmes de politique permanente: la contribution ou la marine locale; et que le premier ministre a déclaré dans cette Chambre, le 5 décembre dernier, que pour 25 ou 50 ans le Canada ne devait pas penser à une marine locale; c'est impossible, dit-il. Donc, politique permanente de contribution.

Je dis, monsieur le président, que cette politique est anti-constitutionnelle. Quels sont en effet les pouvoirs du Parlement? Voilà une question que nous devons nous poser en premier lieu, car la Constitution du pays doit être une chose sacrée, et, si nous ne respectons pas l'esprit de la Constitution, l'édifice national peut en être ébranlé.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord, à l'article 91, définit, entre autres choses, les pouvoirs du parlement en les termes suivants:

Il est par le présent déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte) l'autorité législative exclusive du Parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

1. La dette et la propriété publiques.
2. La réglementation du tarif et du commerce.
3. Le prélèvement de deniers par tous modes ou systèmes de taxation.
4. L'emprunt de deniers sur les crédits publics.
5. Le service postal.
6. Le recensement et les statistiques.
7. La milice, le service militaire et le service naval, et la défense du pays, etc....

On me répondra, peut-être, qu'en donnant une contribution on veut rattacher cela à la défense au pays. Supposons que nous agissons dans les limites de la Constitution, que nous souscrivions une somme d'argent aux Etats-Unis pour une garantie, par exemple: la protection de la doctrine Monroe. Poser la question, c'est la résoudre, et pour moi, je n'ai pas de doute, que jamais semblable idée n'a existé dans l'esprit des pères de la Confédération.

Et ce qui me confirme dans mon opinion c'est que la contribution est contraire au principe du gouvernement responsable qui fait un devoir aux représentants du peuple de contrôler la dépense jusque dans ses détails et d'en être complète.

Comment le député canadien pourrait-il contrôler la dépense dans ce cas qui nous occupe?

M. DEMERS.

Je dis que le Gouvernement assume en ce moment une grande responsabilité de jouer la passation de ce bill contre le sentiment d'une grande partie de la population; les conséquences pourront être désastreuses, et on atteindra peut-être un but absolument opposé à celui poursuivi.

Je crois qu'il ne sera pas déplacé à ce moment, au cours de mes remarques, de citer un extrait d'un journal hebdomadaire de Londres, journal bien connu, le "Truth", pour montrer combien cette question est délicate, et je ne crois pas que le premier ministre actuel ait le droit nécessaire pour exécuter cette partie de son programme.

Voici cet extrait:

La décision du Gouvernment canadien de contribuer trois cuirassés d'escadre du dernier modèle à la marine royale est une démonstration frappante de la force du lien familial qui unit les sujets britanniques de toutes les parties du monde; et pour le contribuable du Royaume-Uni, il est particulièrement agréable de constater que nos compatriotes au delà des mers sont disposés à prendre leur part du fardeau impérial, qui, jusqu'à présent, a pesé presque exclusivement sur la mère patrie.

Mais il y a deux côtés à cette question et il y en a un que l'on semble avoir complètement perdu de vue dans l'explosion d'enthousiasme provoquée par le don du Gouvernement canadien. Il est hors de doute que nous pouvons accepter l'aide des possessions d'outre-mer pour la défense du Royaume-Uni. Mais agir ainsi, serait un honteux aveu de décadence; ce serait placer la mère patrie dans une position intenable vis-à-vis ses colonies.

La coopération à la contribution doit inévitablement amener la coopération dans la direction des affaires étrangères, de même que dans les affaires de l'amirauté. Il ne faut pas qu'il y ait de malentendu sur ce point, car M. Borden a pris soin d'y insister tout particulièrement, en faisant son offre.

En arriver à une entente satisfaisante en vue de la direction conjointe de la politique étrangère par le gouvernement anglais et par ceux des colonies, surtout si cette direction se rattache au pouvoir de déclarer la guerre, dépasse l'intelligence même d'un homme d'Etat.

On ne peut faire face à la crise à laquelle sont en proie les pays étrangers et qui se termine par une déclaration de guerre, au moyen d'une assemblée délibérante à laquelle des intérêts divers sont représentés; il est impossible également de concevoir que le peuple du Royaume-Uni permettre jamais que l'issue de la paix ou celle de la guerre soit décidé par aucune autre autorité que par le gouvernement qu'il s'est donné et qui lui est responsable.

La consultation et la coopération entre les états qui composent l'empire sur des questions qui se rapportent à la défense du territoire et aux affaires internationales auxquelles les colonies sont intéressées, sont à désirer et à réaliser. Elles existent déjà et on peut en étendre la portée, si cela devient nécessaire. Mais la direction de la politique étrangère et l'attitude qu'il faut tenir quand il s'agit de de conclure la paix ou de déclarer la guerre sont des faits auxquels il ne faut pas songer dans l'état de choses qui existent à présent, en

tant qu'il s'agit de la coopération des colonies autonomes.

Le seul et unique péril qui menace l'existence continue de l'empire britannique, considéré comme unité, est un désaccord, dans certains cas particuliers, sur cette même question de paix ou de guerre. Dès qu'on s'avance sur ce terrain dangereux, on fait une question politique active de ce qui ne comportait pas cette importance auparavant. En agissant ainsi, on engendre et on alimente toutes les divergences d'opinions quant aux intérêts internationaux, à la politique et à l'ambition entre les colonies et la mère patrie et tout cela, pour l'amour de quelques navires qui, bien que les colonies puissent en acquitter le coût, ne peuvent être construits et manœuvrés efficacement en ce pays... Ces navires entreront au service d'une marine de guerre canadienne, ou mieux, d'une marine de guerre impériale, dès qu'ils seront construits et armés; il en sera de même de tous les navires de guerre des colonies. La puissance et la disposition stratégique de telles unités devront être avantageusement arrêtées entre elles par les colonies autonomes; il n'est pas probable que ces dernières en arrivent à une décision sans prendre l'avis de nos experts en fait de marine de guerre, ou sans tenir compte des autres unités de combat réparties dans les eaux européennes. Cela suffit amplement. L'existence de forces pareilles nous sera d'une valeur considérable. Elle nous permettra de suivre une règle bien établie dans le cas de la défense du Royaume-Uni, règle qui, évidemment, doit toujours contribuer automatiquement un lien entre les colonies autonomes et l'empire au point de vue de la défense navale de ce dernier.

Ce qui veut dire de nous mêler chacun de nos affaires; que chaque partie de l'empire doit jouir d'une autonomie complète. Jamais nous aurons voix dans la direction politique étrangère de l'Angleterre, et c'est juste. Nous n'avons rien à faire dans cette galère. Malheur à ceux qui cherchent à détruire le principe qui a fait la force de l'Angleterre; ce serait la mort de l'autonomie; l'unité impériale basée sur l'autonomie locale.

L'action actuelle du Gouvernement est tellement extraordinaire, tellement inconstitutionnelle, tellement anti-canadienne, tellement anti-autonome, qu'il lui a fallu essayer d'inventer l'urgence pour avoir une justification.

Je me permettrai de citer, à propos de l'urgence, une partie d'un article paru dans le "Daily News" de Londres, en date du 20 février dernier, et qui se lit comme suit:

Dans le nouveau compte rendu des délibérations de la commission budgétaire du Reichstag, quatre points méritent une attention particulière. Premièrement, l'énergie avec laquelle des députés ont prié le cabinet allemand d'étudier avec soin tout projet d'entente navale qui lui serait soumis par l'Angleterre; deuxièmement, la déclaration que fait M. l'amiral von Tirpitz, qu'il a parlé pour lui-même, et non pour le chancelier ni pour le gouvernement. Il y a à ceci un tempérament, en ce qu'il donne clairement à entendre que le chancelier et le cabinet partageront probablement son avis. Troisièmement, son assertion que, à son avis, l'Allemagne prendra volontiers en considération toute proposition raisonnable relative à une entente navale avec l'Angleterre. Quatrièmement, sa déclaration que ce changement est dû à ce que, durant la crise balkanique, on a découvert que les intérêts de l'Angleterre et ceux de l'Allemagne étaient identiques.

Voici, monsieur le président, la plus grande preuve dans laquelle il est démontré que les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne n'ont jamais été meilleures qu'elles le sont actuellement. Il y avait peut-être urgence lors du grand discours prononcé en 1909 par l'honorable ministre du Commerce (M. Foster).

Je cite maintenant un article paru dans le "Star" de Montréal, qui dit:

Au cours d'un récent article, le "Star" de Montréal dit que la Grande-Bretagne ne manque pas de navires, qu'elle a une bonne marge de supériorité sur l'Allemagne à cet égard; mais il lui est impossible de garder tous ces navres prêts pour le combat, ou du moins ce ne serait qu'à grands frais, et aux prix de graves inconvénients qu'elle pourrait fournir les hommes et les munitions. Or, ce gouvernement nous propose de faire construire trois vaisseaux et de les remettre à la Grande-Bretagne, bien que celle-ci ne soit pas en mesure de maintenir en plein armement une bonne partie des vaisseaux qu'elle possède déjà. En 1915, la Grand-Bretagne aura dans la mer du Nord 37 vaisseaux à gros canons et l'Allemagne en aura 23.

Je cite maintenant une partie d'un discours prononcé par le premier lord de l'amirauté:

Le 24 juillet, deux jours plus tard, le premier lord de l'amirauté disait:

Hier, lord Selborne exigeait la construction de huit dreadnoughts additionnels au lieu de trois, déjà inscrits au programme. Ces huit dreadnoughts, fussent-ils construits, il ne serait pas possible, que je sache, de pourvoir ces vaisseaux de marins et d'officiers à l'époque où ils seraient prêts à prendre la mer...

Et le 31 juillet, lord Beresford endossait l'opinion de M. Churchill en écrivant:

Il ne sert à rien de construire des navires de guerre, si l'on n'a pas d'équipages à mettre à bord.

Et, Archibald Hurd, l'expert anglais, disait dans le même temps:

The real need of England, is not ships, but men.

Le besoin réel de l'Angleterre n'est pas des navires mais des hommes.

Et voici, monsieur le président, au lieu d'offrir des hommes, on n'offre des navires. Autrefois, lorsque le premier ministre était en faveur d'une marine canadienne et "speedy" M. Churchill était lui aussi pour la construction d'une marine canadienne. Je continuerai à faire des citations à l'appui de mes arguments pour démontrer qu'il n'y a pas d'urgence. Voici ce que disait M. Churchill, à ce propos, dans un article que je citerai:

Voici ce qu'a dit l'honorable M. Churchill dans cette circonstance:

Je peux vous faire un très bon rapport sur la marine britannique. En navires, il est possible d'égaler tout autre type de navire au monde et montrer une supériorité évidente navire pour navire. Les rumeurs qui ont rempli les journaux depuis quelques mois que la marine l'an dernier n'était pas prête, sont absolument sans fondement... Je suis heureux de vous dire qu'il n'y a pas du tout sujet de s'alarmer, il n'est nullement besoin de décrire les ressources du pays. Nous, parce que c'est juste et vrai, disons que sur chaque point et dans chaque détail nous n'avons jamais été en meilleure posture, et que le pays n'a jamais été plus uni dans sa résolution de voir maintenir la suprématie de la marine britannique.

J'ai sous les yeux un article de la "Nation", un des meilleurs journaux hebdomadaires d'Angleterre. La "Nation" parlait de l'existence de circonstances critiques et de l'interprétation donnée au mémoire du premier lord de l'amirauté. Voici l'article:

Il n'y a donc pas de besoin naval. Il ne saurait y en avoir; car s'il y en avait, M. Churchill mériterait d'être mis en accusation devant le Parlement. Qu'y a-t-il? De la superfluité. Qui osera demander aux contribuables canadiens de nous aider à avoir plus de navires que nous n'en avons besoin, ou au contribuable anglais de les entretenir lorsqu'ils seront construits? Cependant, le besoin n'existe peut-être pas ici, dans les eaux européennes, mais là-bas, dans l'océan Pacifique que désigne clairement le mémoire de M. Churchill. S'il en est ainsi, pourquoi ces navires seront-ils mis dans la flotte centrale anglaise, plutôt que d'avoir la garde des côtes du Pacifique?

Si la métropole a un besoin réel et urgent de plus de sécurité contre le péril allemand, il est impossible d'éloigner les navires canadiens de la mer du Nord et si (ce qui est vrai, il va sans dire) nos chantiers ne sont pas encombrés et nos ressources financières ne sont pas obérées, le projet de sir Wilfrid Laurier de construire une flotte nationale canadienne pourvoit à l'aide que le pouvoir central pourra désirer à l'avenir. Le soulagement de nos finances est évidemment beaucoup plus grand.

Avec l'offre de M. Borden, nous prêterons, dans le concours ordinaire des rapports des débiteur à créancier qui existent entre les deux nations, 7,000,000 de louis au Canada, car on ne peut pas raisonnablement s'attendre qu'il fera face à ces dépenses "d'urgence" au moyen de nouveaux impôts. Il dépensera cette somme pour trois dreadnoughts mi-indépendants que nous devrons encore manœuvrer et entretenir. Les dépenses s'équilibrent, si même les frais d'entretien d'un équipage ne dépassent pas l'intérêt de notre prêt. Ainsi, sur le conseil de l'amirauté, nous prêterons des fonds au Canada afin qu'il puisse nous prêter des navires dont nous n'avons réellement pas besoin, au témoignage de l'amirauté.

Le projet de M. Laurier nous aurait évité l'embarras de cette comptabilité désagréable. Le Canada aurait eu ses navires, au lieu de nous les prêter en compte courant, sauf à nous les retirer, et cependant il aurait pris une part splendide à la défense impériale. Il est nécessaire de savoir pourquoi, en présence de ces avantages, le gouvernement impérial, ayant accepté les idées de sir Wilfrid Laurier sur les obligations du Canada, revient au projet moins logique et moins pratique de M. Borden.

L'extrait suivant est emprunté au "London Daily News and Leader":

Depuis quelques mois on a semblé faire preuve de bonne volonté pour arriver à une entente, et c'est la moitié de la bataille de gagné. Si la volonté de coopérer existe et si l'occasion favorable se présente, il n'y a qu'une suprême stupidité qui puisse empêcher un rapprochement entre l'Angleterre et l'Allemagne.

Le discours de l'amiral von Tirpitz, si nous l'interprétons exactement, ne le cède aucunement en importance à celui de son collègue... Il dit, qu'à titre de chef de la marine allemande, il n'a aucune objection à la proportion établie par M. Churchill, de 16 à 10, entre la marine de l'Angleterre et celle de l'Allemagne. Cette déclaration implique d'abord que l'Allemagne réaffirme qu'elle n'entend pas contester à l'Angleterre la suprématie sur mer; deuxièmement, c'est une nouvelle déclaration que cette proportion du 16 à 10 est suffisante pour assurer à l'Allemagne la protection qu'elle désire avoir.

Il ne reste plus qu'un obstacle à surmonter—celui des dreadnoughts des colonies. Si ces dreadnoughts coloniaux sont des additions directes à la marine anglaise, s'ils peuvent être utilisés pour les mêmes fins que les navires construits avec l'argent anglais, nous ne pouvons pas facilement contester à l'Allemagne le droit de prétendre qu'ils portent la proportion à plus de 16 contre 10. La conséquence naturelle sera que l'Allemagne construira plus de navires, pour ramener la proportion à ce qu'elle devrait être.

Nous n'avons cessé de répéter que tant que nous aurons à équiper et à maintenir les navires coloniaux, sans réduction correspondante dans notre programme naval, cette aide des colonies impose une charge additionnelle aux contribuables anglais. Si cette politique doit avoir, de plus, comme conséquence de pousser l'Allemagne à adopter un nouveau programme naval et de raviver une concurrence qui promettait de cesser, on admettra que la politique de compter les navires coloniaux ajoutés à la flotte impériale comme n'étant pas compris dans le programme naval de l'Angleterre, est une politique coûteuse... Nous devons encourager les contributions à la marine anglaise.

Toujours à l'appui de mes remarques. Je cite:

Je condamne sans mesure tout ce qui peut être de la nature d'une panique ou de l'épouvante. Je ne crois pas qu'il y ait la moindre raison pour cela. Il n'y a jamais eu un moment, et il n'existe pas maintenant, où notre puissance navale n'ait pas été d'une supériorité écrasante sur toute combinaison que l'on puisse raisonnablement prévoir.

J'ai soutenu dans cette Chambre et ailleurs que, dans un art aussi changeant que celui de la construction de navires, c'est une très grande erreur que de se prémunir trop à l'avance, car vous pouvez trouver qu'il vous reste des vaisseaux surannés, vieillis, et qui ne répondent réellement pas aux exigences de la guerre navale. Dans ce cas, vous aurez perdu votre argent, et vous serez obligés d'en

dépenser de nouveau pour pourvoir à des substituts. Il y a un grand nombre d'exemples de ceci dans notre histoire navale passée et je regretterais une répétition de cette expérience.

Quel est, après cela, l'homme sérieux qui viendra prétendre qu'il y a urgence. Qu'est-ce que la politique ne peut pas faire faire, et comment peut-on expliquer le changement de front du très honorable premier ministre autrement que par la nécessité d'avoir une autre politique que celle du parti libéral. Mais cette volte-face n'en est pas moins blâmable, et la tension actuelle des esprits, dans le pays, est l'œuvre du très honorable premier ministre en qui repose la plus grande responsabilité.

J'ai dit que la contribution directe serait regrettable. Je serais peut-être moins ôsé, si je n'étais appuyé par les meilleures autorités.

Je citerai par exemple:

(Câble de la Presse Associée Canadienne).

Londres, 8 mars.—Sous l'en-tête "Impérialisme mauvais", le "Daily News and Leader" discute la sagesse de la tactique de l'honorable M. Borden à l'effet de faire adopter le bill naval au moyen de la clôture.

"La moindre concession qu'il puisse faire au peuple canadien est de le consulter avant de l'engager dans une révolution constitutionnelle condamnée par tous les autres dominions, dit le journal. Il ne faut pas s'imaginer que les libéraux canadiens soient les seuls à condamner le plan Borden. Le gouvernement de l'Australie a répudié toute extension de cette politique à l'Australie. L'honorable M. Sauer, de la part du gouvernement sud-africain, a exprimé sa crainte que le mouvement qui se fait ressentir çà et là dans l'empire, ne soit pas tout à fait spontané. Il a critiqué la politique du Canada à l'effet d'avoir un ministre dans le conseil de la Défense, et doute que l'Afrique du Sud suive cet exemple.

Les premiers fruits, par conséquent, de la politique Borden, sont une crise domestique de grande envergure au Canada. Nous avons depuis le début critiqué la substance du système Borden en nous basant sur des raisons constitutionnelles. Nous avons à maintes reprises soutenu qu'il rendait un mauvais service à l'empire en faisant de la marine un sujet de disputes entre les partis politiques dans les dominions. Maintenant le plan Borden en est rendu au point de créer une crise politique aigüe au Canada. Toutes les personnes rationnelles s'accorderont pour dire qu'il rend un service encore pire à l'unité impériale".

Je rappellerai à cette Chambre ce que disait encore le premier ministre, le 12 janvier 1910, alors qu'il siégeait de ce côté-ci de cette Chambre:

On a proposé l'adoption d'un système de contributions annuelles que verserait ce pays à la mère patrie, au lieu de l'organisation d'une force navale canadienne. Au point de vue stratégique, je serais porté à croire, avec l'amirauté, que ce serait le meilleur moyen pour les grandes puissances autonomes de l'empire de venir en aide à l'empire.

Mais, monsieur l'Orateur, au point de vue constitutionnel et politique j'y suis opposé pour bien des raisons. En premier lieu je crois que ce système de contribution ne durerait pas, en deuxième lieu ce serait une source de heurts, un motif de dissentions politiques.

Des discussions s'engageaient dans les deux parlements sur la nature ou le montant de la contribution. Le système ne serait ni permanent, ni continu. Il contriburait, si cela était possible, à la rupture du lien qui unit le Canada à l'empire.

Je citerai ce passage du discours que le ministre du Commerce a prononcé le 29 mars 1909:

La première et la plus grande objection que j'aie à une contribution fixe est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà, à mon avis, à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme.

Voici ce que nous lisons dans l' "Evening Journal", journal conservateur:

Le "Journal" ne croit pas à une politique canadienne permanente de contributions, soit en vaisseaux, soit en argent, à la marine impériale. Nous croyons qu'en dernière analyse, un plan quelconque devra être arrêté par lequel les dominions au delà des mers, y inclus le Canada, devront se créer petit à petit des établissements maritimes propres à eux que rien autre chose ne sauvegardera longtemps l'unité impériale.

Pourquoi, après l'unanimité manifestée le 29 mars 1910, pour l'établissement d'une marine canadienne, le parti conservateur a-t-il traîné cette question dans l'arène politique, en reniant les principes énoncés par ses chefs?

Cette attitude du parti conservateur ne pourra jamais être condamnée trop fortement, et l'histoire dira, que par fin calcul politique, on a créé une agitation dont les conséquences ne peuvent être encore prévues.

Je désire, quant à cette question, savoir si la marine locale sera le meilleur sentiment à adopter pour le Canada. Je désire citer certaines autorités, entre autres, celle de M. Baker, député de Sudbury.

Voici ce que disait M. Baker:

M. J. Allan Baker, M.P. (libéral, de Finsbury), discutant, dans le dernier numéro du "Contemporary Review", la question maritime canadienne, exprime sa conviction que la pro-

position de sir Wilfrid Laurier sera beaucoup plus satisfaisante au peuple canadien. Il proteste contre les chiffres dont se sert le très honorable R. L. Borden pour appuyer son argument en faveur d'une contribution immédiate.

Le mémoire de l'honorable M. Borden, dit M. Baker, produit des chiffres alarmants. En comparant la marine britannique avec les marines réunies du reste des puissances européennes, il réussit à indiquer qu'en 1915 nous n'aurons que 35 dreadnoughts contre 51 appartenant à celles-ci, mais ceci est une base de comparaison absurde. La base de beaucoup la moins favorable qui, soit du tout raisonnable de prendre, est celle de la réponse du très honorable Winston Churchill à lord Charles Beresford. Sur la base de l'Angleterre contre la triple alliance, la réponse de Churchill démontre qu'en 1915, nous aurons 29 dreadnoughts comparés aux 28 de la triple alliance. En 1915, les chiffres seront 35 à 33. Notre supériorité sur la triple alliance dans presque toutes les classes de vaisseaux, non seulement qaunt au nombre, mais quant au tonnage, aux armements et au personnel est tellement grande qu'elle justifie le qualificatif " écrasante ".

M. Baker donne comme raison à l'appui de sa prétention que la politique de sir Wilfrid Laurier est la meilleure des deux, " qu'elle procure directement ce qui est indubitablement le désir d'un très grand nombre de Canadiens, la présence de vaisseaux de guerre dans les eaux canadiennes. Le Canada, par ce moyen, payerait sa dette en allégeant définitivement le fardeau de responsabilité qui repose sur l'amirauté britannique. Par la mise à l'effet du système proposé par sir Wilfrid Laurier seulement peut-on fixer la limite raisonnable des dépenses à être faites par le Canada pour une marine. Si le Canada doit prendre en considération tous les besoins de l'Angleterre et de l'empire, ainsi que les siens, il n'y a pas de moyen de fixer ses dépenses, si les Canadiens désirent aider à supporter le fardeau des préparatifs navals, ils doivent être prêts à se servir eux-mêmes, et le seul moyen pour les porter à cela est d'avoir une marine nationale. Le système de sir Wilfrid Laurier ne nous jette pas précipitamment dans ces problèmes de fédération impériale que suscitera nécessairement la politique de contribution continuelles de la part du Canada."

De plus, je citerai l'opinion de sir Charles Tupper sur cette question de la marine canadienne.

Voici ce qu'il écrivait au chef du Gouvernement, M. Borden, en novembre 1909:

Il y a quelques années, lorsque le Canada luttait pour ouvrir à la colonisation britannique le grand grenier de l'univers, quelques gentlemen d'ici soulevèrent la question d'une contribution canadienne à la marine britannique. Je m'opposai à cette proposition et je fus appuyé par la presse et par l'opinion publique.

Et plus loin:

Je suis heureux de constater que vous maintenez l'attitude patriotique prise par le parti conservateur à la dernière session.

M. DEMERS.

Sir Charles Tupper ajoute:

Je ne puis comprendre la demande pour des dreadnoughts en présence du fait que l'amirauté et le gouvernement britannique ont résolu que ce n'est pas le meilleur moyen de maintenir la sécurité de l'empire, et qu'il s'est arrangé avec le Canada et l'Australie (cette dernière ayant offert un ou deux dreadnoughts) pour la construction des marines locales chargées de maintenir ouvertes les routes commerciales en cas de guerre.

Naturellement, le gouvernement du jour sera tenu responsable de la mise à exécution d'une façon complète et efficace du programme ainsi adopté, mais je ne puis m'empêcher de songer qu'une terrible responsabilité retombera sur ceux qui mutileront ou détruiront le pacte conclu au sujet de cette question d'importance vitale.

Voici maintenant ce que nous lisons aux pages 20 et 21 de la conférence impériale de 1909:

Le devoir principal de la conférence prochaine, quant à la défense maritime, sera, par conséquent, de déterminer la forme sous laquelle les divers gouvernements des dominions puissent le plus avantageusement contribuer à porter le fardeau de la défense impériale, eu égard aux diverses conditions politiques et géographiques. Envisageant les difficultés qui se présentent, il n'est pas possible d'espérer que les discussions avec les divers ministres de la Défense aient pour résultat l'adoption d'un plan complet et final relativement à la défense maritime, mais on espère cependant qu'il sera possible de formuler les grands principes d'après lesquels la croissance des forces navales coloniales sera favorisée. Tout en posant les bases des futures marines des dominions, à être maintenues dans les différentes parties de l'empire, ces forces contribueraient immédiatement et matériellement aux besoins de la défense impériale.

En 1868, pour donner suite à cette section 91 de l'acte de la Confédération, sir E. Cartier faisait voter par le parlement canadien notre première loi de la milice et de la défense qui, quant à la marine, décrétait que " la milice navale se composerait des marins, matelots et personnes ordinairement employés sur les embarcations à voiles ou à vapeur naviguant dans les eaux de la Puissance." A cette occasion, il disait:

Je ne crains point, en proposant cette mesure, d'échec comme le bill de la milice de 1862 en fit subir à mes collègues et à moi-même. Je la crois nécessaire pour compléter la grande œuvre de la confédération. J'ai déjà fait observer, en d'autres circonstances, que trois éléments indispensables constituent une nation: la population, le territoire et la marine.

Mais le couronnement indispensable aussi de l'édifice est la force militaire. Aucun peuple ne saurait prétendre au titre de nation, s'il n'a chez lui un élément militaire et des moyens de défense.

Un autre extrait de M. Churchill, comme suit:

La nécessité de concentrer sur les lieux où se livreront les batailles décisives, dans les eaux européennes, a créé une nouvelle situation, une nouvelle nécessité, une nouvelle opportunité pour les dominions autonomes. En attendant la décision finale de ces batailles décisives, la mobilité de notre flotte est diminuée, actuellement et pour quelques années. Voici l'opportunité pour les dominions d'outre-mer...

Il n'est pas improbable que le principal développement de notre marine, d'ici à dix ans, consistera en la création progressive de forces navales des dominions d'outre-mer. Cela nous permettrait de partager la tâche entre la Grande-Bretagne et les Etats d'outre-mer, de telle sorte que la métropole entreprendrait de maintenir la suprématie britannique contre tous venants, aux points stratégiques décisifs; tandis qu'eux (les dominions) protégeraient et surveilleraient le reste de l'empire.

Le mémoire de l'amirauté ne contredit en rien cette déclaration de M. Churchill. Il parle de la construction de dreadnoughts, mais n'indique nullement que ces dreadnoughts devraient être dans les eaux européennes.

Je trouve une autre preuve à la page 103 et suivante du rapport de la conférence de 1907 que ce n'est pas notre argent que le gouvernement anglais veut avoir, mais bien que nous organisions nous-mêmes notre défense sur mer.

Voici ce que disait alors lord Tweedmouth:

Messieurs, le gouvernement de Sa Majesté est prêt à traiter avec ces contributeurs aux charges de l'amirauté dans un esprit libéral et conciliant. Nous n'entendons pas insister pour que les contributions des colonies soient sous forme d'argent ou autrement. Il est naturel que les colonies tiennent à participer plus activement à la défense navale de l'empire; et du moment que le principe de l'unité de commandement et de direction de la flotte sera sauvegardé, le gouvernement de Sa Majesté est prêt à apporter certaines modifications au système actuel, afin de se rendre à vos désirs, bien que la distribution de la flotte doive être laissée à la discrétion de l'amirauté, les gouvernements coloniaux pourraient nous aider beaucoup s'ils s'engageaient à nous fournir pour le service local, dans les escadres, de petits navires qui seraient utiles pour se défendre contre les incursions, et qui coopéreraient avec les gros vaisseaux, et s'ils consentaient à entretenir des docks, et des arsenaux dont pourraient se servir les navires de Sa Majesté. Ce serait aussi un grand avantage pour nous, si vous établissiez des dépôts de charbon et de munitions navals, où nos navires pourraient se ravitailler (page 104).

Si je ne me trompe, vous vous proposez, en Australie et dans l'Afrique australe, de créer un service naval pour votre propre compte; je me permettrai de vous faire remarquer ici que si les colonies nous fournissaient les petits navires qui sont indispensables dans une grande flotte de vaiseaux de guerre modernes, ce serait là une chose très importante pour notre marine. Il est impossible de transporter les petits vaisseaux comme les torpilleurs et les sous-marins, par exemple, d'un côté de l'océan à l'autre, et lorsque des navires de guerre arriveraient dans l'Afrique australe, en Australie, dans la Nouvelle-Zélande, ou au Canada, ce serait un énorme avantage pour nous d'y trouver des hommes parfaitement exercés et prêts à faire le service. De plus, ces petites flottilles se prêteraient admirablement à la défense des côtes; elles permettraient de parer à toute incursion soudaine, qui serait faite par une escadre en croisière (page 105).

Il y a trois buts pour lesquels la maîtrise de la mer par la marine britannique est nécessaire. Ce sont:

(1) D'empêcher l'invasion par mer de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande, ou aucune partie de l'empire.

(2) De sauvegarder le commerce maritime de l'empire et tout le transport militaire.

(3) De permettre aux peuples britanniques, partout dans leurs dominions, de rechercher des avantages nationaux parmi les autres nations en concurrence avec le monde.

Mais les peuples britanniques ne pourraient pas atteindre le second but, et seraient, pour cette raison, frappés d'incapacité pour rechercher le troisième si on laissait le nombre d'officiers et de marins étrangers à bord des vaisseaux de la marine mercantile britannique s'augmenter sans restriction. Des vaisseaux marchands britanniques dont les officiers et les équipages seraient pour la plupart des étrangers, seraient peut-être britanniques de nom et en loi, mais, après l'ouverture d'une guerre maritime, il est peu probable qu'ils resteraient britanniques de fait. Car des vaisseaux ainsi équipés auraient peut-être besoin de protection, non seulement contre les croiseurs de l'ennemi, mais aussi contre leurs propres officiers et leurs propres équipages, et la marine royale, quelque puissante qu'elle soit, ne pourrait fournir cette dernière protection.

Le 26 avril 1865 Cartier disait à Londres:

Nous voulons nouer de plus intimes relations avec les Provinces maritimes: la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Nous leur avons dit avec franchise que nous possédions en Canada deux des éléments nécessaires à l'établissement d'une forte nation, la population et le sol; mais qu'il nous manquait cet autre élément qui fait la grandeur de l'Angleterre, l'élément maritime. Nous avons dit à nos amis qu'ils étaient trop resserrés dans leur territoire, tandis que nous avions besoin de ports de mer, et qu'en nous unissant, nous pourrions devenir puissants et prospères, avec la protection de la mère patrie. Notre gouvernement a envoyé une députation en Angleterre pour démontrer au gouvernement impérial l'absolue nécessité de réaliser ce projet de confédération. Nous en désirons l'adoption non seulement pour accroître notre prospérité et notre force, mais encore pour être mieux en état de participer à la défense de l'empire britannique. Nous concevons très bien qu'en cas d'invasion nous ne pouvons résister à l'ennemi sans le secours des armées de l'Angleterre; mais, avec l'union de toutes les provinces, nous promettons de prendre part à la défense de notre pays dans toute la mesure de nos forces.

Plus tard, le 28 mars 1871, lors de son discours sur l'admission de la Colombie-Britannique dans la confédération, Cartier disait·

Je ne saurais terminer ces explications sans indiquer aux honorables membres toute la grandeur de l'œuvre. Cette jeune confédération est sur le point de s'étendre sur toute la partie nord du continent. Et quand on considère qu'il a fallu à nos voisins soixante années pour atteindre le Pacifique, où trouver dans l'histoire du monde, rien de comparable à notre merveilleuse prospérité? J'ai toujours prétendu qu'une nation, pour être grande, doit avoir une puissance maritime. Voyez la Prusse et la Russie: leur force est très considérable, mais peut-on la comparer à la puissance maritime de l'Angleterre? Non, elles ne peuvent soutenir la comparaison. Nous possédons la puissance matérielle à un très haut degré. Notre union avec les provinces du golfe nous a donné une marine à l'est et maintenant notre union avec la Colombie-Britannique nous donnera une marine à l'ouest. Bientôt le voyageur anglais, qui débarquera à Halifax, pourra en cinq ou six jours traverser toute une moitié du continent habitée par des sujets britanniques. Il faut nous faire une juste idée de la grandeur de notre pays.

Voici ce que disait sir Wilfrid à Halifax, le 14 octobre 1909:

Un principe gouvernemental devrait être notre règle. C'est que toute disposition prise pour assurer notre défense navale devrait, autant qu'il est possible et raisonnable, compter sur nos propres matériaux, nos propres travaux et l'habileté de nos artisans. Nous pouvons espérer à ce sujet que le programme contemplé donnera, à l'industrie de la construction des navires du Canada, cet élan et ce stimulant qui lui ont longtemps fait défaut.

Ecoutez le langage éloquent du ministre du Commerce (M. Foster) adressé à cette Chambre le 29 mars 1909, et décrivant les avantages qui résulteraient d'une marine canadienne:

Le premier vaisseau possédé par le Canada, construit et équipé en Angleterre et envoyé pour défendre nos côtes deviendrait le noyau et l'école d'exercices pour des chauffeurs canadiens, des marins canadiens et des officiers canadiens et, plus tard, peut-être d'un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien de temps faudrait-il pour compléter ce cercle, personne d'entre nous peut le dire, mais si nous commençons à le tracer et si nous le suivons franchement et fidèlement, l'heure doit sonner où nous aurons un cercle complet, et un accessoire (adjunct) complet à la marine britannique pour la défense du Canada et la défense de l'empire, dans lequel le Canada contribue une partiee de son corps, de ses os, de son sang, de sa puissance intellectuelle, de sa fierté nationale.

Le 1er juillet 1909, M. R. L. Borden, le premier ministre actuel du Canada, parlant à Londres, au dîner de la fête du Canada, sur l'accord unanime du parlement du Canada au mois de mars précédent en faveur d'une marine canadienne, disait:

La résolution, sous la forme dans laquelle elle fut adoptée, tandis que ses termes pouvaient, à première vue, ne pas paraître aussi significatifs que l'offre d'un ou deux dreadnoughts l'eût été, établit une politique permanente pour le Dominion du Canada, sur laquelle les deux partis se sont unis, et servirait un but plus pratique qu'aucune telle offre de dreadnoughts.

Pour en revenir maintenant à la construction de la marine canadienne, j'attire l'attention des ministres, surtout des ministres de la province de Québec—sur l'opinion exprimée sur ce sujet par un de leurs amis, M. A. W. Atwater, C.R., de Montréal, qui, de retour d'un voyage en Angleterre, il y a deux ans, faisait part de son opinion sur la construction d'une marine canadienne. M. Atwater est un avocat distingué de Montréal. Il a été député pendant plusieurs années à la législature de Québec et a même été trésorier de la province pendant quatre ou cinq ans. Il est aujourd'hui avocat consultant, de la cité de Montréal. C'est un conservateur et un bon patriote. Voici ce qu'il dit dans cet article:

Veut des vaisseaux de guerre, non pas notre argent. Le Canada gagnerait le respect de l'Angleterre en construisant une marine dit M .A. W. Atwater, C.R.—M. A. W Atwater, C.R., discute les résultats de l'élection récente d'après ses observations personnelles sur les lieux.

Ce que l'Anglais admire, c'est un homme qui peut se tenir debout par lui-même, et ce que j'ai trouvé qu'il admire au Canada, c'est l'effort que fait celui-ci pour construire une marine à lui. Ils admirent et respectent la capacité du Canada et de toute nation ou dépendance de se tirer d'affaires. Jusqu'à présent, les Anglais ont toujours eu un air protecteur à l'endroit du Canada; quand celui-ci aura sa propre marine et pourra surveiller ses propres affaires, tout cela changera. Plus tôt nous aurons notre propre marine, mieux ce sera—c'est une chose nécessaire et qui doit venir, et il est inutile de la retarder. Nous devons pourvoir à nos besoins au point de vue de la marine comme nous le faisons au point de vue militaire. Il n'y a pas de doute que c'est là le sentiment chez le peuple anglais, et il envisage cela comme étant tout à fait en dehors du domaine des partis politiques, comme cela doit l'être.

Voilà ce que dit M. A. W. Atwater, C.R., ancien trésorier provincial, de retour depuis lundi dernier, d'une visite de deux mois en Angleterre, pendant laquelle il fut témoin de l'élection générale, et eut amplement l'occasion de sonder le sentiment populaire sur ce sujet ainsi que sur d'autres questions importantes.

Le "Daily News" poursuit:

D'un autre côté, si le Canada suit l'exemple de l'Australie et construit une marine locale pour faire du service dans les eaux canadiennes, sous le contrôle du Canada, il serait raisonnable d'envisager tels vaisseaux comme n'affectant nullement la proportion de seize à dix. Le "Daily News" ajoute: Aux points de vue constitutionnel et financier, l'immense supériorité d'une marine coloniale sur des dons à la marine impériale est incontestable.

On a trouvé un peu étrange dans les Iles-britanniques que le Canada n'eût pas, soit par voix de résolution, soit par un discours du premier ministre, fait l'offre d'un, deux ou trois dreadnoughts.

Bien que les termes de la résolution qui a été adoptée, ne parussent pas, à cette époque, aussi expressifs que l'aurait été l'offre d'un ou deux dreadnoughts, cependant cette résolution énonçait l'adoption pour le Canada d'une politique permanente qui devra rendre des services plus pratiques que l'offre de dreadnoughts.

Monsieur le président, je terminerai mes remarques ici. Je crois que ce ne sera pas la dernière fois que j'aurai l'honneur d'adresser la parole en cette Chambre sur cette importante question de la marine. Je laisserai la parole à d'autres orateurs plus éloquents que moi.

M. SEGUIN (L'Assomption) (texte): Monsieur le président, après l'éloquent discours que l'honorable député de Saint-Jean vient de prononcer, je conçois qu'il me sera impossible de soutenir à un aussi haut degré votre attention. Toutefois, je ne saurais me retrancher derrière cette raison pour m'exempter de dire à cette Chambre ce que les électeurs du comté de l'Assomption pensent du projet de loi présentement à l'étude de ce comité.

Le comté de l'Assomption, monsieur le président, comme d'ailleurs tous les comtés de la province de Québec, n'est pas, quoi qu'on en dise, opposé à ce que le Canada fasse son devoir vis-à-vis de la mère patrie. Mais le véritable loyalisme chez nous veut que nous chérissions d'abord notre pays et qu'il tienne dans nos affections la première place. Ceci ne veut pas dire, monsieur le président, que cette affection soit de nature à détourner nos regards de la Grande-Bretagne et à ignorer absolument ce qu'elle a pu faire pour nous. Pour ma part, je reconnais la protection que l'Angleterre nous a fournie et je comprends parfaitement que notre constitution est certes un monument de la grandeur de vue qui a animé à cette époque et les hommes d'Etat anglais et les hommes d'Etat canadiens. Cette constitution qui nous régit pourvoit à l'organisation de notre défense territoriale et aussi à l'organisation de notre défense navale. Depuis nombre d'années nous avons pourvu à nous créer une force militaire qui, aujourd'hui, peut paraître sans trop de désavantage aux yeux des observateurs de l'étranger.

Je ne veux pas dire que nous ayons une milice qui soit d'organisation parfaite, mais je considère qu'elle est, pour l'heure présente, déjà satisfaisante, et laissez-moi vous dire que je suis tout à fait opposé au surcroît de dépenses que l'honorable ministre de la Milice veut nous faire faire pour augmenter considérablement notre effectif militaire.

Les années nous permettront de développer notre milice et d'en faire un corps supérieur, mais ceci, il me semble, doit être fait avec une transition facile et lente. Si nous avons réussi à organiser, d'une manière suffisante du moins, notre milice, n'est-il pas dans l'ordre que, en conformité avec les prévisions des pères de la Confédération, nous commencions dès maintenant l'organisation de notre marine militaire. L'administration libérale toujours à l'affût de ce qui devait faire la prospérité et le développement de ce pays, nous a doté de la loi pourvoyant à l'organisation de cette marine. Nos adversaires avaient pour un moment songé que cette organisation était de bonne politique, et lors de la résolution du 29 mars 1909, l'honorable M. Borden, chef de l'opposition d'alors, invita son parti à voter le principe de l'organisation de cette marine en demandant seulement au chef du gouvernemnt d'alors, sir Wilfrid Laurier, d'ajouter dans cette résolution que l'organisation projetée fût faite sans le moindre retard et il a fait ajouter le mot "speedy" à la teneur de la résolution. Voici ce que disait dans cette Chambre, l'honorable M. Borden, le 29 mars 1909:

Je suis parfaitement d'accord avec mon très honorable ami le premier ministre en autant qu'il a esquissé les grandes lignes de la défense navale du pays. Je suis entièrement d'accord avec lui. Je suis absolument d'opinion d'abord que le principe convenable d'après lequel nous devons agir, c'est le principe de la création d'une force navale canadienne à nous propre. Je crois absolument à ce principe.

L'autre principe a été mis à l'épreuve entre l'Australie et la métropole et il n'a fonctionné d'une manière satisfaisante à aucun point de vue. En Grande-Bretagne, on n'a peut-être pas considéré la contribution très satisfaisante. En Australie, le peuple ne l'a pas approuvée, pour cette raison que la Grande-Bretagne s'est vu forcée de demander à l'Australie d'étendre la zone d'opération de l'escadre de l'Australie aux mers de la Chine et des Indes; et, lorsque cette zone a été ainsi élargie, les Australiens ont cru que la contribution qu'ils payaient depuis plusieurs années n'était pas employée à donner à l'Australie la mesure de protection que demande ses intérêts. De sorte que, aujourd'hui, l'Australie a décidé de se construire une flottille de sous-marins et de torpilleurs qui, en cas de guerre, pourrait coopérer avec les croiseurs et les cuirassés d'escadre de la marine britannique. Dans les débats sur cette question on a fait remarquer que l'Australie, en créant une force de ce genre, procurait une classe de bâtiments qu'il serait très difficile si non impossible à la Grande-Bretagne de lui envoyer à travers les océans et que, en se protégeant ainsi, les Australiens procuraient en même temps la meilleure force possible pour la protection de l'empire.

Ainsi, je suis d'accord avec le premier ministre sur ce point du moins. Je suis également d'accord avec lui sur cet autre point que, d'après moi, la dépense de fonds votés pour cet objet devrait en somme rester sous le contrôle de notre propre Parlement et que, en votant des crédits de ce genre et en pour-

voyant pour une coopération pour la défense avec les forces navales impériales nous rendrions un service réel à la défense de l'empire; nous ferions notre devoir non seulement envers le Canada mais envers l'empire tout entier.

Le premier juillet 1909 M. Borden disait à Londres, à un banquet:

La résolution du 29 mars 1909, dans la forme où elle a été adoptée, quoique les termes n'en aient pas en apparence une signification aussi marquée que l'offre d'un ou de deux dreadnoughts, a cependant posé une politique permanente pour le Canada sur laquelle les deux partis sont unis et qui aura les meilleurs résultats pratiques que n'en aurait pu avoir l'offre de dreadnoughts.

Le 29 mars 1909 l'honorable M. Foster s'exprimait en ces termes:

L'intérêt manifesté par ce mode de participation financière a une défense exécutée par un autre, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada. Je veux qu'on implante sur le sol même de notre jeune pays quelque chose qui pousse de profondes racines dans ce sol, croissent, se développent et puissent inculquer à nos populations un esprit qui les anime à la défense du pays ou les porte à participer à la défense nationale, en leur inspirant le plus vif intérêt dans les devoirs se rattachant à l'accomplissement de cette œuvre; car, après tout, voilà bien le suprême dédommagement accordé à une nation en retour des grands sacrifices qu'elle s'impose, tant pour son armée de terre que pour des forces navales, en vue de la défense et de la protection des droits du pays.

Et plus loin, M. Foster ajoutait:

Voilà ma pensée: "lorsque nous accordons notre concours financier en versant une somme dont le contrôle nous échappe, alors nous ne sommes plus comptables de ses deniers et ce qui nous manque c'est ce vif intérêt porté à la création, au développement d'une force navale pour la défense future de notre propre pays. Nous sommes privés nous-mêmes des principaux avantages résultant de cette défense, et pour ce qui concerne l'avenir nous n'aurions pas l'occasion de rendre de plus importants services au point de vue de la défense à l'empire dont nous formons partie".

Mais que les temps sont changés. L'honorable premier ministre d'aujourd'hui, le chef de l'opposition de 1909, de même que l'honorable M. Foster, veulent maintenant, non pas comme autrefois, une organisation prompte de notre marine, mais bien une contribution urgente de 35 millions de piastres au trésor anglais.

L'honorable premier ministre entend faire payer au Canada un tribut de $35,000,000 à l'Angleterre, sauf ensuite à faire de cette contribution un tribut annuel qui sera considéré comme politique permanente.

Si l'on recherche les motifs d'une politique aussi surprenante, nous la trouvons dans l'alliance du parti nationaliste de Québec, avec le parti ultra loyaliste, impérialiste et jingoe des autres provinces.

Et comment pourrait-il en être autrement.

Pendant que les nationalistes d'occasion, de Québec, durant la dernière campagne électorale, criaient à tue-tête: "Pas de marine! pas de contribution! à bas la politique Laurier!" Avec la politique navale de Laurier, vos chers petits que vous chérissez iront se faire étrangler sur les mers du Japon et de Chine au bénéfice de l'Angleterre. On était sur le point de ne voir, dans nos campagnes, à toutes les branches des arbres que des entrailles fumantes, de charmantes petites têtes blondes arrachées de leur tronc; on était sur le point de voir nos ruisseaux, nos rivières et nos fleuves se rougir du sang que Laurier, ce traître et ce scélérat, demandait de verser pour le bénéfice de l'Angleterre.

Dans les provinces anglaises, nos adversaires criaient partout que Laurier avait trahi l'Angleterre et les Anglais en créant une marine de fer-blanc qui ne serait d'aucune utilité et qui ne pourrait rendre aucun service.

Tout était bon pour la campagne et tout était permis du moment que le résultat était de faire disparaître Laurier et son gouvernement.

Qu'importait la nature des moyens pourvu qu'on obtint la fin.

Le fanatisme et l'appel aux préjugés a vaincu le 21 septembre 1911, et de cette défaite glorieuse pour le parti et le chef qui l'a subie, et de cette victoire honteuse provenant de cette alliance monstrueuse est né le gouvernement que nous avons présentement à la tête des affaires du pays.

Que pouvions-nous attendre de bien de cet accouplement hideux, si ce n'est une politique qui répugne à tous les éléments sains du corps qui composent l'électorat de ce pays.

Le premier fruit de cette alliance nous fut donné lors de la passation du bill du Keewatin. Nous avons vu alors les champions de la religion, de la langue et de la race baisser pavillon et brûler ce qu'ils avaient adoré et adorer ce qu'ils avaient brûlé peu de temps auparavant.

Après avoir chanté sur tous les tréteaux politiques de la province de Québec, depuis 1896, que Laurier avait forfait à l'honneur sur la question des écoles du Manitoba, ces bons messieurs, se soumettant à l'influence néfaste des orangistes et des fanatiques, leurs collègues dans la présente administration, n'ont rien trouvé de mieux à faire que d'ignorer entièrement la première circonstance qui leur était fournie de revendiquer tous les droits de nos co-religionnaires et de nos co-nationaux. La présente question de contribution de $35,000,000 trouve ces messieurs à l'échine toujours si souple, tout à fait disposés à faire de nouveau le jeu des jingoes et des ultra-loyalistes.

Monsieur le président, pour ma part, je considère qu'il est absolument inconstitu-

tionnel, absolument déraisonnable, de prendre l'argent du peuple canadien pour le donner en pure perte à l'amirauté anglaise.

Je prétends que le mandat que chacun des membres de cette Chambre détient ne lui permet pas de détourner de son emploi l'argent des citoyens de ce pays.

Un député n'est autre chose qu'un mandataire ordinaire, il est en état d'administrer la propriété de son constituant de manière à en procurer le plus grand avantage à celui-ci.

L'emploi de deniers pour développer les ressources du pays, doter les différentes provinces, les différents comtés, les différentes paroisses de ce Dominion de toutes les améliorations qu'il est possible, tant sur le rapport de l'agriculture, du commerce, des industries, que sous le rapport de la construction d'édifices publics, de quais, de brise-lames, etc., et pourvoir à notre défense territoriale et maritime, est certainement le seul et unique objet des sollicitudes que devraient avoir les administrateurs de ce pays, suivant le désir des pères de la Confédération.

Ceux-ci avaient prévu qu'il deviendrait nécessaire qu'une protection militaire sur terre et sur mer fût créée, mais il est évident qu'ils n'ont jamais songé que cette colonie devrait un jour augmenter sa dette pour ajouter inconsidérément à l'effectif militaire de la Grande-Bretagne sans que celle-ci en eût le moindre besoin.

Je ne comprends pas qu'un bon Canadien puisse ambitionner autre chose que de faire chaque jour son pays plus grand et plus prospère. Je ne saurais m'expliquer qu'en privant notre Canada du montant énorme qui nous est demandé par la loi présentement à l'étude nous faisions œuvre de bons patriotes et de bons Canadiens.

L'Angleterre n'a pas besoin de nos millions et nous, nous n'avons pas un seul million de reste, puisque l'Angleterre, chaque année diminue sa dette d'un chiffre considérable et que nous, au contraire, nous augmentons la nôtre.

Je ne voudrais pas, pour l'heure présente, du moins, retenir plus longtemps l'attention de cette Chambre, mais avant de reprendre mon siège, je crois de mon devoir de protester de nouveau avec toute l'énergie que je puis y mettre, contre la politique de tribut présentement fourni par le gouvernement actuel. J'ai confiance que la violente opposition, qui est présentement conduite contre ce bill, nous permettra d'avoir la sanction du peuple à son sujet dans un avenir assez rapproché.

Je le déclare formellement, je donnerai avec empressement mon vote contre le présent projet de loi et je continuerai, pour le meilleur intérêt de mon pays, de favoriser l'organisation d'une marine de défense nationale, en procédant avec toute la prudence nécessaire, eu égard à nos ressources et à nos besoins; et je considère qu'en agissant de la sorte, je fais œuvre de bon patriote loyal à son pays et à la mère patrie.

M. MARTIN (Régina): Relativement à la discussion quelque peu étendue, qui a lieu sur cette question importante, il est bien connu de tous les honorables députés que le ministère propose et appuie une politique de contribution à l'amirauté britannique, et que les honorables députés de ce côté de la Chambre désirent exprimer leur loyalisme à la Grande-Bretagne ainsi que leur coopération avec elle en établissant une marine canadienne. On dit que cette dernière politique est celle qui sera en définitive adoptée par tous les dominions autonomes dans l'Empire. Le premier ministre Botha, parlant au nom de l'Afrique du sud, a dit que la politique de l'Afrique du sud, sous ce rapport, serait instituée par l'inauguration et la construction d'une marine sud-africaine. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais à lire une dépêche, arrivée en cette ville ce matin, et qui indique ainsi l'attitude de la Nouvelle-Zélande relativement à sa défense au point de vue maritime:

Londres, 14 mars.—L'honorable colonel Allen, ministre de la défense de la Nouvelle-Zélande, parlant hier à une assemblée de l'association parlementaire de l'empire, a dit que le paiement d'une contribution navale ne répondrait pas à la longue au sentiment patriotique des dominions. Une politique permanente est nécessaire, mais l'on peut difficilement dire que ceci existe dans les systèmes du Canada et de la Nouvelle-Zélande. Il apprécie au dernier point, cela va sans dire, les démarches faites par la Nouvelle-Zélande et le Canada, mais ils ont besoin d'une politique permanente qui durera. Ce qu'il faut, c'est une chose vivante dans laquelle les dominions auraient un intérêt vital. Il importe peu pour le moment où sont construits les dreadnoughts, cela pourrait s'arranger à mesure que se développeraient les conditions dans l'avenir. Mais ce qui est réellement important, c'est de se rendre compte que les dominions ne se contenteraient pas simplement du fait de débourser de l'argent.

La marine impériale doit être pour eux une réalité vivante, à laquelle ils contribuent, non seulement de l'argent, mais des hommes. Il y a plus de valeur dans la vie de leurs hommes que dans celle d'un vaisseau. L'on doit donner aux dominions l'occasion de faire leur devoir envres l'effectif de la marine et d'équiper les vaisseaux de l'empire en mer. Ils doivent être prêts à aider, non seulement en fournissant du matériel pour la marine impériale, mais ils doivent avoir un intérêt dans les opérations de la marine elle-même.

Cet exposé indique le courant d'opinion dans la Nouvelle-Zélande, et je crois que ceci est le sentiment qui existe actuellement chez le peuple canadien quant à la politique de la défense navale du Canada. Il y a certains journaux çà et là dans le pays qui à cause du fait, je présume, que

le chef de l'opposition est un Canadien-français de la province de Québec, ont accusé celui-ci de déloyauté. Il y a dans ma division électorale une population de près d'un millier de Canadiens-français, et je ne vois rien de mal chez ce peuple. Ils sont de bons citoyens, et prennent un grand intérêt dans les affaires politiques. Je ne sache pas où vous trouverez personne mieux qualifié que les Canadiens français pour se prononcer sur les questions qui intéressent la politique canadienne. Maintenant, je remarque, dans l'"Ottawa Citizen", une pharse qui est prise à cœur par certains journaux conservateurs ainsi que par certaines personnes qui appuient le Gouvernement. C'est à propos d'une remarque faite par M. A. C. Pratt, le représentant de Norfolk-sud à la législature locale, qui aurait dit: "Si vous grattez un libéral assez fort, vous découvrirez un ennemi de la Grande-Bretagne". Imaginez-vous un homme vivant dans ce siècle éclairé et parlant de la sorte. Le commentaire du "Citizen" est à l'effet que ce sont des hommes comme A. C. Pratt qui jettent du discrédit sur le nom du parti conservateur en le rattachant au préjugé ignorant, et il ajoute: "Si l'un des partis possède un monopole légitime du patriotisme, il lui reste encore à établir sa prétention".

Je crois que ces paroles réflètent fort bien le sentiment général, et quelques-uns de nos adversaires politiques hors de cette Chambre pourraient les prendre à cœur. Le "Telegram" de Winnipeg a publié des commentaires à peu près semblables. Dans l'ouest du Canada, nous nous doutons d'avoir l'esprit large. Je ne sais si cette largeur de vue est disparue du Manitoba, mais on le dirait à en juger par les propos du "Telegram" de Winnipeg. Ce journal parle de la prétendue obstruction qui a lieu dans cette enceinte. Je ne crois pas qu'il y ait eu un seul instant d'obstruction jusqu'à présent. En réalité, le débat sur la réciprocité en 1911 a duré plus longtemps que la présente discussion.

Je ferai observer qu'une seule fois le Gouvernement a demandé à la Chambre de se déclarer en comité des subsides, et il me semble qu'il est temps qu'il demande des subsides. Le "Telegram" parle du paiement de ces $35,000,000 comme du paiement d'une dette d'honneur à la Grande-Bretagne. A titre de libéral, je suis aussi disposé que n'importe quel député ministériel à prendre part ou à venir en aide à la défense de l'empire.

La gauche dit: Dépensez vos $35,000,000, mais commencez tout de suite la conctruction d'une flotte canadienne. Les deux partis conviennent qu'il faut faire quelquechose pour maintenir la prépondérance anglaise, et il ne s'agit que de savoir ce qu'il y a de mieux à faire, non seulement pour aider à l'Angleterre, mais pour contribuer au développement national du Canada. Le "Telegram" ajoute que le projet ministériel est une précieuse garantie pour le commerce et l'industrie du Canada, mais comment protégérons-nous et assurerons-nous notre commerce et notre industrie en envoyant $35,000,000 de dollars à la Grande-Bretagne ?

Si nous ne pouvons pas construire de dreadnoughts au Canada, nous pouvons assurément construire des croiseurs et des contre-torpilleurs. En réalité, les constructeurs de navires d'Angleterre l'ont admis en commissionnant la construction de ces navires. Le premier ministre et ses collègues se sont rendus en Angleterre avec un programme arrêté. Ils ont dit: Nous voulons vous donner de gros navires. Tout le complot a été dévoilé dans la lettre de M. Churchill communiquée à la Chambre ces jours derniers.

Le premier ministre, ses collègues et M. Churchill savent fort bien que nous pouvons aujourd'hui construire de petits navires au Canada, mais ils ne veulent pas encourager l'industrie de la construction navale ni la fabrication de l'acier en ce pays. La suprématie anglaise ne dépend pas entièrement des dreadnoughts et il semblerait sage de la part des colonies autonomes d'avoir de petites flottes à elles qui pourraient protéger leurs routes commerciales, car on a dit qu'il nous est impossible de faire du commerce si nos routes commerciales ne sont pas aussi sûres que que les rues d'une grande ville. Je n'ai aucun doute que le plus grand nombre des députés de la droite soient en faveur d'un service naval quelconque au Canada.

Ainsi qu'on l'a dit, le programme du parti libéral devrait surtout se recommander aux représentants de la Colombie-Anglaise. Sur la côte du Pacifique, nous avons beaucoup entendu parler du péril asiatique. Tout dernièrement, sir Richard McBride, premier ministre de la Colombie-Anglaise, a déposé un projet de loi tendant à fermer les portes du Canada aux Orientaux. Il sait que ce projet ne recevra pas la sanction royale, mais il agit ainsi en vue d'obtenir des avantages politiques, car il n'ignore pas qu'Ottawa mettra son veto.

Je désire relever certains propos du député de Vancouver dans son discours de décembre dernier. Mon honorable ami disait:

On a dit qu'il n'y a pas d'urgence dans le moment. Qu'entend-on par urgence? L'honorable député de Rouville a eu souvent recours au dictionnaire pour trouver la définition juste du mot "urgence", mais je veux lui donner une définition qui est officielle de ce côté-ci de la Chambre en ce qui concerne la loi navale. Cette définition dit que l'urgence signifie guerre, invasion ou insurrection. Autrement dit, en ce qui concerne

le Canada, nous ne devrions absolument rien faire si la guerre, l'invasion ou l'insurrection n'est pas réellement à nos portes. Mais il y a une autre définition de l'urgence qui, je crois, s'applique très bien aux honorables membres de la gauche; c'est celle-ci: Sortir de sa cachette ou de son inaction.

Il est temps que le Canada sorte de sa cachette ou de son inaction sur la question de la marine.

L'honorable député sait qu'en 1909 le Canada est sorti de sa cachette lorsque la Chambre a, d'une commune voix, exprimé son sentiment au sujet de sa coopération à la défense navale de l'empire. Il ajoutait:

Je veux citer un court paragraphe de la loi navale qui dit:

"Dans un cas d'urgence, le Gouverneur en conseil peut mettre le service naval canadien à la disposition de Sa Majesté pour le service général dans la marine royale, etc."

Partout dans la loi que les honorables membres de la gauche ont fait voter par cette Chambre on tient une main sur la marine canadienne.

Je demanderai à mon honorable ami si, en supposant que nous ayons une flotte canadienne sous les ordres du peuple canadien et que la guerre éclate en Grande-Bretagne, il prétend que la flotte devrait prendre part à cette guerre sans le consentement du Parlement.

M. STEVENS: Sans doute; tout de suite.

M. MARTIN: Si nous avions une flotte canadienne, nous serions responsables de sa direction. Qui votera les fonds pour la solde de l'équipage si les navires prennent part aux autorités. Parlant du chef de l'opposition, il disait encore:

Puis, le très honorable député continue de répondre:

Je ne sache pas qu'elle ait à engager le combat. Elle n'aurait pas à le faire tant que le Gouvernement dont elle relèverait n'aurait pas décidé de l'envoyer de l'avant.

Quel avantage l'empire retirerait-il de la création d'une flotte canadienne, si on ne lui permettait pas de prendre part aux guerres de l'empire, d'aider à la défense de l'empire, avant d'avoir consulté le Parlement et débattu la question dans cette enceinte? Avec une opposition composée comme celle-ci, je pense qu'on nous garderait longtemps à discuter avant de permettre l'adoption d'une loi autorisant ces navires à prendre part aux hostilités.

Les annales du Canada prouvent jusqu'à l'évidence qu'il y a autant de fidélité parmi le parti libéral que chez les membres du parti conservateur. Le représentant de Vancouver a aussi traité la question des équipages de la flotte canadienne. Il ne croit pas que nous puissions trouver des hommes d'équipage au Canada. Apparemment, il ne repose pas beaucoup de confiance dans la population du littoral du Pacifique. Il s'est plaint que le littoral est actuellement sans protection. A qui la faute ?

M. STEVENS: A l'ancien gouvernement.

M. MARTIN (Régina): L'honorable député sait ce qui a été accompli aux termes de la loi du service naval (1910). Il est loin d'ignorer que l'ancien gouvernement a demandé des soumissions pour la construction de dix navires, quatre croiseurs et six contre-torpilleurs. Les uns étaient destinés à la côte du Pacifique; les autres, à la côte de l'Atlantique.

Cependant, la calamité du mois de septembre 1911 a fondu sur nous; l'opposition a été portée au pouvoir et n'a pas adjugé l'entreprise, bien que des maisons anglaises de construction navale fussent prêtes a construire les navires au Canada. Si le Gouvernement actuel avait fait son devoir et avait continué la politique unanimement approuvée en 1909, le député de Vancouver n'aurait pas dormi en paix, sachant que la côte de la Colombie-Anglaise était protégée. Si je n'ai pas une trop haute idée de la fierté de cette grande province, la Colombie-Anglaise désire avoir des navires près de la côte du Pacifique. Je me demande combien de Canadiens de cette province sont entrés dans la marine américaine dans ces dernières années.

M. STEVENS: Un très petit nombre.

M. MARTIN: Le parti libéral ne s'est jamais écarté du programme de 1909; le seul parti qui ait changé son programme est le parti des députés de la droite. Puis, l'honorable député (M. Stevens) a parlé des désertions qui ont eu lieu sur le "Niobe" et le "Rainbow", mais j'ose dire que la plupart de ces désertions se sont produites depuis le mois de septembre 1911. On m'apprend que 90 p. 100 des désertions ont eu lieu en 1912. La nouvelle a été répandue dans tout le pays que le nouveau gouvernement abrogerait la loi du service naval, mais cette loi se trouve encore dans nos Statuts. Il me semble que le Gouvernement devrait dire pourquoi cette loi est encore en vigueur et faire connaître ses intentions à ce sujet.

Le fait que depuis cinq ans, mille Canadiens sont entrés dans la marine des Etats-Unis est la meilleure réfutation de la prétention que le Canada ne pourrait pas fournir des équipages à ses navires. Si le Gouvernement avait continué la politique du ministère de M. Laurier, le Canada serait aujourd'hui en mesure de faire quelque chose pour la défense de l'empire.

Le député de Brantford a dit qu'il n'y a pas de nos jours dans l'univers un pays qui ait tant à défendre et si peut de moyens de défense que le Canada, et je considère que cette assertion est la plus puissante raison d'établir sans tarder des chantiers

de construction navale en ce pays et de construire des navires qui formeront le noyau d'une flotte canadienne. Vu la gêne qui existe dans les cercles financiers et sur les marchés monétaires du Canada à l'heure qu'il est, je suis d'avis qu'il est imprudent d'autoriser le versement de cette somme à l'amirauté et d'imposer un nouveau fardeau au contribuable anglais, tout en privant la population canadienne des bienfaits et des avantages qui découleraient d'une grande industrie de construction navale.

Le Gouvernement a déclaré qu'il élaborera une politique navale permanente. Après avoir entendu les discours qui ont été prononcés pendant la dernière quinzaine, il devrait être en état de dire ce que sera son projet définitif. S'il nous le disait, il est probable que l'opposition pourrait déclarer qu'elle est d'accord avec lui et que les deux partis pourraient se trouver dans la même situation qu'en 1909. Je suis d'avis que les chefs des deux partis devraient s'unir et décider ce qui peut se faire et si nous ne pourrions tomber d'accord au sujet de cette grande question.

M. EDWARDS: Si le projet de l'opposition de construire deux escadres se réalisait, mon honorable ami ferait-il construire en Grande-Bretagne les dreadnoughts ou les cuirassés qui seraient mis à la tête de chaque escadre, ou attendrait-il que le Canada pût les construire?

M. MARTIN: Cela dépendrait beaucoup du temps nécessaire à la construction. Je n'ai pas pu obtenir de renseignements précis sur ce point-là. Quant à moi, je ne verrais pas d'objection à ce qu'on construisît les deux escadres en Grande-Bretagne, si les autres navires étaient construits en Canada.

Dans l'intervalle nous pourrions continuer à développer la construction des navires au Canada.

M. PELLETIER: Les dreadnoughts construits en Angleterre, cela se rapporche beaucoup de notre politique.

M. MARTIN: C'est quelque chose de nouveau pour moi.

M. MACDONALD (Pictou): Combien de navires mon honorable ami le directeur général des Postes se propose-t-il de construire au Canada au moyen de sa politique?

M. PELLETIER: Autant que possible, comme le dit l'entente intervenue entre l'amirauté et l'honorable premier ministre, ainsi que celui-ci l'a expliqué.

M. MACDONALD: Mon honorable ami veut construire des navires-citernes et des transports de charbon au Canada.

M. PELLETIER: Attendez et vous verrez.

M. MARTIN (Régina).

M. MACDONALD: Quand l'honorable ministre nous annoncera-t-il cette politique permanente?

M. PELLETIER: Ce n'est pas notre politique permanente; ce sont des navires qui seront construits au Canada, ainsi que l'a expliqué le premier ministre.

M. MACDONALD: Les navires-citernes?

M. PELLETIER: Plus que cela.

M. MACDONALD: Le mémoire que le premier ministre a déposé devant cette Chambre, le 12 décembre dernier, dit que tout ce que l'on se propose de construire au Canada ce sont des navires-citernes, des transports de charbon et autres vaisseaux de ce genre.

M. PELLETIER: Plus que cela.

M. MACDONALD: Ce sont les vaisseaux qu'il a dit que nous construirions au Canada. Il n'a pas dit que nous pourrions construire des sous-marins, des contre-torpilleurs ou des croiseurs.

M. PELLETIER: Vous serez satisfait dans quelques années; attendez et vous verrez. Ce sera comme la politique nationale, vous direz tous que c'est une grande chose.

M. MACDONALD: Puisque mon honorable ami est devenu expansif, pourquoi ne va-t-il pas jusqu'au bout? Pourquoi ne nous fait-il pas connaître cette grande politique du Gouvernement? Peut-être offrirait-elle une base sur laquelle nous pourrions nous entendre. L'embarras est que le très honorable premier ministre ne veut la faire connaître à personne. La seule politique que nous connaissions, est que le directeur général des Postes et le Gouvernement nous demandent de voter $35,000,000 qui seront envoyés en Angleterre pour la construction de trois dreadnoughts. C'est la seule proposition qui soit devant cette Chambre.

M. PELLETIER: Non, non, l'Angleterre se propose de construire quelques navires ici, et le Canada sera parfaitement satisfait.

M. MACDONALD: Des navires-citernes et des transports de charbon.

Une VOIX: Les déchets.

M. MACDONALD: Mon honorable ami concède que nous pouvons construire des navires au Canada, et des navires qui seront des facteurs importants dans une escadre, ou dans la marine anglaise.

M. PELLETIER: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que l'Allemagne allait construire au Canada les navires qui peuvent être construits ici.

M. MACDONALD: Quels navires peut-on construire ici?

M. PELLETIER: L'amirauté est sincère et nul doute qu'elle remplira sa promesse.

M. MACDONALD: Construira-t-elle des contre-torpilleurs, des croiseurs ou des sous-marins qui peuvent être des facteurs dans une marine? Ce sont ces navires qui nous intéressent. Les transports de charbon et les navires-citernes sont pour nous sans importance, et la correspondance entre le premier ministre et M. Churchill indique que ce sont seulement ces navires que l'on se propose de construire au Canada. Si c'est là tout, ce n'est pas la peine d'en parler. Mais si l'honorable directeur général des Postes ou le Gouvernement déclare au comité et à cette Chambre que leur politique comporte une proposition de construire au Canada des navires qui seraient un facteur dans une escadre, cette politique mériterait d'être étudiée par le comité.

M. EDWARDS: Mon honorable ami consentirait-il à ce que les dreadnoughts fussent construits en Angleterre?

M. MACDONALD: Notre politique est contenue dans notre amendement dans lequel nous déclarons que les vaisseaux des deux escadres devront être construits autant qu'il sera profitable de le faire au Canada. Notre politique propose de prendre les moyens nécessaires pour commencer la construction de ces navires au Canada, c'est-à-dire des navires qui peuvent être construits ici dans un temps raisonnable, tout comme l'Australie a construit le "Brisbane" et construit présentement des contre-torpilleurs et des croiseurs.

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton): L'Australie a commencé en même temps que l'ancien Gouvernement.

M. MACDONALD: Le contrat pour la construction du "Brisbane" a été signé en 1911.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami veut lire à tête reposée et sans opinion préconçue le discours prononcé par le très honorable premier ministre et la correspondance qu'il a déposée sur le bureau de la Chambre, il en viendra à la conclusion que notre politique mérite d'être approuvée par tout Canadien, et qu'elle donnera au Canada tout ce qu'il est possible d'avoir.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami veut déclarer, sur sa responsabilité de ministre de la couronne, que le Gouvernement dont il est membre se propose de construire au Canada des navires qui en valent la peine et qui feront partie d'une escadre, il apprendra au comité une chose que le premier ministre ou aucun autre membre du Gouvernement ne nous a pu faire connaître jusqu'à présent.

M. PELLETIER: Le gouvernement impérial remplira le programme que le premier ministre a tracé.

M. MACDONALD: Voilà du nouveau.

M. SINCLAIR: Si c'est le gouvernement impérial qui doit agir, établira-t-il un chantier maritime au Canada?

M. PELLETIER: Si mon honorable ami ou tout autre personne non préjugée veut bien lire le discours de l'honorable premier ministre en entier et à tête reposée, il y verra que le gouvernement impérial fait des offres qui doivent le satisfaire.

M. SINCLAIR: L'ancien Gouvernement a pu, en vertu de sa loi, offrir certains avantages à des constructeurs de navires d'Angleterre pour les engager à venir établir des chantiers au Canada, en leur proposant l'entreprise de la construction de dix navires qui devaient coûter dix ou douze millions, ou peut-être plus. La difficulté qui se présente dans le moment est que nous n'avons pas au Canada les chantiers nécessaires pour construire des navires de ce genre, et pour y arriver nous devons offrir certains avantages aux constructeurs de navires, parce que ceux-ci n'engageront pas leur argent dans une entreprise de ce genre, sans qu'ils y voient un bénéfice. Si le Gouvernement dit à ses constructeurs de navires: "Etablissez un chantier au Canada et nous vous donnerons assez d'ouvrage de navires à construire pour tenir votre chantier employé, après que vous aurez commencé"; ces constructeurs mettront leur argent dans l'entreprise. Si le Gouvernement canadien proposait quelque chose de ce genre, pour engager les constructeurs à venir établir des chantiers au Canada, je comprendrais que le gouvernement impérial pourrait faire construire des navires chez nous, mais tant que le gouvernement canadien n'offrira pas d'avantages suffisants, il est futile de nous dire que le gouvernement impérial va donner des commandes de navires au Canada.

M. MACDONALD: L'honorable premier ministre a dit, dans son discours du 5 décembre, que ce que le premier lord de l'amirauté avait en vue dans son mémoire c'était des navires-citernes et des transports de charbon. Si la question est laissée à M. Churchill amais il ne remplira les espérances nébuleuses et chimériques des honorables députés.

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton): Vous n'avez grand confiance en M.Churchill maintenant?

M. MACDONALD: Je n'ai jamais eu beaucoup de confiance en lui, et j'ai suivi sa carrière depuis qu'il est entré dans la politique.

M. HUGHES: C'est l'homme d'Etat le plus capable de l'empire dans le moment.

M. MACDONALD: Quelle comparaison faites-vous entre lui et M. Balfour?

M. HUGHES: Balfour est un homme d'Etat brillant, mais pas aussi pratique que Churchill.

M. MACDONALD: Cela fait plaisir de voir le ministre de la Milice si enthousiaste au sujet d'un homme qui a appartenu à tous les partis politiques, et qui s'allie à celui qui fait son affaire du moment. Mais ne nous écartons pas du sujet. Mon honorable ami le directeur général des Postes s'est réveillé et a réveillé la Chambre.

M. PELLETIER: Je ne dormais pas.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a réveillé la Chambre et son collègue le ministre de la Milice lorsqu'il a fait la déclaration surprenante que la politique du Gouvernement était d'arriver par quelque moyen particulier à construire des navires de combat au Canada.

M. PELLETIER: Je ne veux pas que l'on me fasse dire autre chose que ce que j'ai dit. J'ai dit que tout homme raisonnable, et je prends mon honorable ami pour un homme raisonnable, qui lira le discours de de l'honorable premier ministre et la correspondance avec M. Churchill, y verra qu'on y promet de faire dans le Canada, et dans les intérêts du Canada, tout ce qui sera possible, et ce qui ne sera pas possible sera fait ailleurs.

M. MACDONALD: Comprenons-nous bien. Mon honorable ami dit que si je lis la correspondance avec M. Churchill et le discours du premier ministre, j'y trouverai que la politique du Gouvernement, telle que le comporte le bill soumis à cette Chambre, pourvoie à la construction dans le Canada de tous les navires qu'il sera possible de construire ici.

M. PELLETIER: Je n'ai pas dit que toute la politique du Gouvernement était comprise dans le bill, mais tout homme raisonnable qui lira les explications du premier ministre admettra que le Gouvernement fait tout ce qu'il est possible de faire pour atteindre ce but.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a dit au comité que la politique du Gouvernement était de construire au Canada les navires qui pourraient être construits ici. Est-ce que ce n'est pas cela?

M. PELLETIER: Je n'ai pas dit cela.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami n'a pas dit cela, il y a quelque chose qui va singulièrement mal dans mon appareil d'entendement.

M. MACDONALD (Pictou).

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton): C'est votre appareil de pensée qui va mal.

M. MACDONALD: Mon honorable ami n'est pas suffisamment revenu de sa condition de somnolence pour savoir ce dont n'importe qui parle. Si j'ai bien compris mon honorable ami, le ministre des Postes, il a simplement déclaré ce qu'était la politique de l'opposition et il laisse l'impression qu'il y avait très peu de différence, s'il y avait différence, entre les partis. Voici notre politique:

Que toute mesure d'aide canadienne à la défense navale de l'empire qui n'emploie pas une politique permanente de participation au moyen de navires possédés, équipés et entretenus par le Canada, et prévoyant la construction aussitôt que possible au Canada, n'est pas une expression adéquate ou satisfaisante des aspirations du peuple canadien au sujet de la défense navale, et n'est pas l'acception par le Canada de ce fait équitable dans le maintien de la puissance navale de l'empire.

La politique qui convient pour le Canada, est une politique permanente qui prévoie la construction aussitôt que possible de ces navires au Canada. Voici notre politique.

M. HUGHES (Victoria): A l'heure qu'il est, que sera-t-elle la semaine prochaine?

M. MACDONALD: Elle sera la même.

M. HUGHES (Victoria): Elle change toutes les semaines.

M. MACDONALD: Le chef de l'honorable député en 1909 s'est violemment déclaré en faveur de la politique que nous suivons aujourd'hui, et je demande de nous expliquer pourquoi il en est revenu.

M. HUGHES: Il n'en est jamais revenu.

M. MACDONALD: Nous avons eu des masses de dénonciations et de petites causeries, mais où le chef du Gouvernement a-t-il jamais tenté de dire au peuple canadien pourquoi il est revenu sur la parole engagée, sur sa déclaration formelle que nous devrions avoir une politique navale canadienne, une politique impliquant la construction au Canada de ces navires. Nous avons eu la même politique que nous avons soutenue en 1909.

M. HUGHES: Vous en changez toutes les semaines.

M. MACDONALD: L'une des nombreuses erreurs que le Gouvernement a commises c'est qu'il n'a pas mis la défense navale aussi bien que les affaires militaires sous les soins de l'honorable ministre de la Milice. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait?

M. HUGHES: Parce que l'honorable député avait toute la besogne disposée et prête pour prendre lui-même cette position-là, quand l'ancien gouvernement a été re-

jeté du pouvoir. L'honorable député était là à attendre pour prendre les souliers que je porte actuellement. et il aurait disposé toute l'affaire s'il était resté au timon des affaires seulement quelques semaines de plus.

M. MACDONALD: Je suis beaucoup plus heureux à l'endroit où je suis que ne l'est le ministre qui s'inquiète d'une politique qu'il sait être une honte pour le Canada et pour l'empire. Je puis dire que les rapports qui existent entre mon chef et moi-même n'ont jamais été autres que les plus agréables, et je suis certain qu'ils vont toujours rester tels.

M. HUGHES: Il vous a amusé tout le temps, c'est le meilleur amuseur du pays.

M. MACDONALD: Le ministre de la Milice pense que tout le monde sous le soleil est né avec une ambition dévorante pour être ministre de la Couronne. Il ne peut se rendre compte du fait qu'un homme peut avec satisfaction pour lui-même faire fonction de représentant du peuple. C'est tout ce dont je me sois jamais soucié dans la vie publique. Je ne me suis jamais occupé de la prébende et de l'uniforme dont le ministre de la Milice se soucie tant. Dois-je comprendre que la politique du Gouvernement doit aller plus loin que la construction des navires-citernes, des petits croiseurs auxiliaires, etc., au Canada?

M. PELLETIER: Notre politique est exactement celle qui a été exprimée par le premier ministre.

M. MACDONALD: Quand se propose-t-il de commencer?

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député va comprendre par les paroles dont le premier ministre s'est servi dans son discours, c'est l'inauguration de sa politique, et inauguration signifie commencement. La politique de l'honorable député est de commencer par des dreadnoughts et des croiseurs. Voilà notre politique et c'est la politique de la population du Canada, et l'honorable député reste où il en est pour un certain nombre d'années à venir. En attendant notre politique va être inaugurée.

M. MACDONALD: J'ai demandé au premier ministre, il y a eu une semaine lundi dernier au soir, si oui ou non il était question que de l'argent fût voté cette année en outre des $35,000,000 dans le but de commencer la construction des navires au Canada, et il m'a été dit qu'il n'était question d'aucun tel crédit. Nous sommes en conséquence à nous occuper d'un bill qui projette que l'on vote $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts en Angleterre. Le ministre des Postes a laissé entendre qu'il y avait quelque chose de plus.

M. PELLETIER: Oh, non, j'ai simplement déclaré, afin que la chose fût comprise par l'honorable député, que la politique était telle qu'énoncée par le premier ministre devant la Chambre, après l'entente qu'il avait eue avec l'amirauté.

M. BURRELL: Vu que j'ai devant moi la citation des Débats je pourrais peut-être répondre à mon honorable ami. Dans le discours du très honorable premier ministre, le 5 décembre, se trouve ce passage:

> Personne n'est plus désireux que moi d'aider au développement des chantiers de construction maritime au Canada, mais nous ne pouvons pas pour aucune considération économique ou commerciale commencer par la construction des dreadnoughts; nous ne pourrions du reste pas le faire au moment où ces navires sont de construction urgente et doivent être lancés au plus tard dans deux ou trois ans pour donner à l'empire l'appui dont peut dépendre son existence future. D'après moi, le développement de l'industrie de construction maritime doit, pour réussir au Canada, commencer par des entreprises modestes et pratiques.
>
> J'ai discuté ce sujet avec l'amirauté et elle comprend parfaitement qu'il n'est pas avantageux pour l'empire de concentrer dans le Royaume-Uni tous les chantiers maritimes. Je suis sûr, par conséquent, que l'amirauté est prête à donner tout prochainement des ordres pour la construction au Canada de petits croiseurs, de navires-citernes et autres navires auxiliaires de différentes sortes. L'outillage nécessaire est peu de chose comparativement à ce qu'exige la construction d'un dreadnought, et une pareille entreprise aurait, à un point de vue pratique une base plus sûre et plus durable. Afin d'encourager une industrie si importante et si utile, nous avons exprimé notre intention de nous charger, pour un temps du moins, d'une partie des frais ainsi accrus.
>
> Avec le développement des chantiers maritimes, je ne serais pas surpris de voir s'établir au Canada des usines d'un ordre élevé, où l'art de l'ingénieur s'exercera à la production d'articles que nous importons aujourd'hui et qui ne se fabriquent pas encore chez nous. C'est pourquoi, bien que la somme que nous projetons de consacrer à l'aide nécessitée par les besoins impérieux du moment doive être dépensée en Angleterre, nous croyons cependant que cet acte de notre part aura pour effet dans les conditions que j'ai énoncées de développer d'une façon très marquante plus d'une industrie au Canada, et même qu'à un point de vue purement économique et matériel, cet acte se recommande de bien des manières.

Pour parler à mon point de vue, je pense au nom de mes collègues que nous ne devrions marcher que d'un pas à la fois. Il n'y a rien dans ce discours du premier ministre et dans la politique énoncée qui indique une politique permanente devant comprendre la construction de navires. Mais mon honorable ami va sûrement se rendre compte que le premier devoir du Canada est de pourvoir à une aide effective pour des fins immédiates, et une politique

permanante viendra à temps voulu se révéler, sinon à cette session, dans un peu de temps.

M. PELLETIER: Voici toute la chose en un mot.

M. MACDONALD: Ceci est très intéressant. Les honorables députés de l'autre côté et leur presse ont dénoncé la proposition que nous, au Canada, devrions nous livrer à la construction de vaisseaux de guerre de quelque genre qu'ils soient.

M. HUGHES: Jamais, non.

M. MACDONALD: Alors mon honorable ami admet que nous pouvons construire au Canada des croiseurs cuirassés et des destroyers.

M. HUGHES: C'est notre politique.

M. PELLETIER: Nous nous en tenons au discours du premier ministre.

M. MACDONALD: Le ministre des Postes essaie de se retrancher; il désire revenir aux paroles du premier ministre. Pouvons-nous construire des croiseurs et des destroyers, ainsi qu'on le fait en Australie? Le Gouvernement se présente devant le Parlement avec un bill où il lui demande certaines sommes d'argent pour certaines fins, et quiconque peut voir...

M. EDWARDS: Vous avez peur de dire maintenant si vous construiriez des dreadnoughts au Canada ou en Angleterre.

M. MACDONALD: Qu'est-ce que mon honorable ami veut dire?

M. EDWARDS: Vous vous retranchez sur ce point-là même, vous vous y retranchez actuellement, sur le point de savoir si, au cas où vous obteniez vos escadres, vous feriez construire des dreadnoughts en Angleterre ou si vous attendriez jusqu'à ce que vous pussiez les construire au Canada.

M. MACDONALD: Je ne me propose pas, pendant que je discute une question avec le ministre des Postes, de laisser un député des dernières banquettes m'interrompre dans le but de permettre au ministre des Postes de sortir d'embarras.

M. EDWARDS: Je puis me rapprocher des premiers rangs si cela fait mieux votre affaire.

M. MACDONALD: Vous pouvez vous mettre où vous voudrez, mais je n'entends pas permettre au député non plus qu'à personne autre de gêner le droit que j'ai de demander aux ministres responsables de la couronne ce qu'ils ont voulu dire par une déclaration définitive et déterminée dans cette discussion.

M. HUGHES: Qu'il me soit permis de faire observer que, avant que l'honorable député de Pictou eût posé une question au ministre des Postes, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a posé à l'honorable député la même question, et, ainsi que le dit l'honorable député de Frontenac, l'honorable député de Pictou, avec l'habileté qui est caractéristique chez lui a éludé la question.

M. MACDONALD: Entre le ministre de la Milice et le député de Frontenac, ces messieurs m'ont empêché jusqu'à présent de poser la question que j'ai commencé par poser au ministre des Postes, longtemps avant que l'un ou l'autre se fût éveillé. J'ai demandé au premier ministre si oui ou non sa déclaration faite à la Chambre le 5 décembre dernier était basée sur une entente conclue avec le gouvernement de la mère patrie autre que ce qui était contenu dans la correspondance intervenue entre lui et M. Churchill et il m'a alors répondu que la seule entente conclue entre lui et le premier lord de l'amirauté était contenue dans la correspondance qui se trouve reproduite dans les Débats du 12 décembre.

Cette correspondance indique que M. Churchill a dit dans le temps que l'amirauté comprenait l'importance d'une politique qui entraînerait l'encouragement à la construction maritime au Canada. On a fait allusion dans cette correspondance aux navires-citernes, aux petits navires pour le service auxiliaire et à des croiseurs légers que l'on pourrait construire au Canada. Je demande au directeur général des Postes si le Gouvernement croit que les constructeurs de navires canadiens peuvent bâtir des croiseurs du type Brisbane et les contre-torpilleurs comme ceux que l'on construit en Australie?

M. PELLETIER: Nous pouvons faire ce que le très honorable premier ministre a indiqué à la Chambre.

M. MACDONALD: L'honorable ministre s'abrite derrière la déclaration absolument vague du premier ministre et n'est pas en état de donner à ma question une réponse définitive.

M. PELLETIER: J'ai compris que l'honorable député de Régina a dit qu'il pourrait être nécessaire de faire construire trois dreadnoughts en Angleterre et j'ai dit que cela se rapprochait beaucoup de notre politique. Quand l'honorable député de Pictou s'est levé pour parler, je lui ai dit que, à mon avis, le premier ministre, dans son discours du 5 décembre dernier, a donné les grandes lignes d'une politique de nature à satisfaire tous les Canadiens bien pensants.

M. MACDONALD: Mon honorable ami aurait-il la bonté de nous dire quand le Gouvernement entend inaugurer la politique de la construction navale au Canada?

M. PELLETIER: Le premier ministre renseignera l'honorable député en temps opportun.

M. MACDONALD: Je prétends que le discours du premier ministre ne contient pas un seul mot de plus que ce qui est compris dans la lettre de M. Winston Churchill datée du 4 novembre. (Lisant):

Nous pourrions peut-être en premier lieu nous entendre sur certaines classes de vaisseaux que nous croirions pouvoir être construits dans les chantiers du Canada.

Mes honorables amis parlent évasivement et refusent de dire au comité et au pays, si oui ou non ils ont l'intention d'entreprendre la construction des navires au Canada.

M. BURRELL: On ne peut exiger que nous traitions de cette question parce que nous sommes actuellement à nous occuper d'un bill qui a pour objet d'accorder immédiatement une aide efficace à l'empire et le premier ministre a déclaré que l'autre question viendrait sur le tapis en temps oppuntun.

M. MACDONALD: Mon honorable ami prétend-il sérieusement qu'il y a urgence?

M. BURRELL: Je déclare le plus haut possible qu'il y a ample justification pour le Gouverenement d'en agir comme il le fait.

M. MACDONALD: La motion proposée par le chef de l'opposition, le 12 décembre 1912 contient toute la politique libérale à ce sujet. Voici:

Que toute mesure ayant pour but d'aider à la défense navale de l'empire, qui ne comporte pas la participation au moyen de navires possédés, équipés et maintenus par le Canada et dont la construction se ferait le plus tôt possible au Canada n'est pas une expression juste et satisfaisante des aspirations du peuple du Canada, en ce qui regarde la défense navale.

C'était là notre attitude et si nous étions en position de mettre notre politique à exécution, nous demanderions des soumissions pour la construction de vaisseaux qui comprendraient ces unités de flottes. Comme il a été démontré en 1911 que les maisons les plus en vue des Iles-britanniques étaient disposées à entreprendre cette construction, si la responsabilité nous était donnée, nous demanderions des soumissions pour la construction de ces unités, afin de faire construire tous les vaisseaux au Canada, si possible.

M. EDWARDS: Même les dreadnoughts?

M. MACDONALD: Certainement; et pourquoi pas? Le directeur général des Postes, le ministre de la Milice et de la Défense et le ministre de l'Agriculture nous disent implicitement que la politique du Gouvernement comprend la construction de vaisseaux au Canada. Je leur demande quels vaisseaux ils se proposent de construire et le directeur général des Postes me répond de consulter le discours du premier ministre en date du 5 décembre 1912. J'ai déjà plusieurs fois procédé à cette opération et je ne trouve que du vague au sujet de toute l'affaire.

M. BURRELL: Ce que j'ai dit, c'est qu'il n'y a rien dans le discours du premier ministre qui exclut la possibilité de la construction de navires en ce pays, mais que nous n'étions pas à nous occuper de ce point de la question; nous étudions les moyens de donner une aide à l'Angleterre et l'autre question viendra en temps et lieu.

M. MACDONALD: L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si oui ou non la politique du Gouvernement comportera une contribution permanente?

M. BURRELL: Décidément non, et je ne vois pas comment les honorables membres de l'autre côté pourraient en arriver à une conclusion autre que celle-là.

M. PELLETIER: Le premier ministre s'est déclaré contre toute politique de contributions périodiques.

M. BELAND: Nous devrions donc conclure que la prochaine chose que nous aurons sera une marine canadienne?

M. MACDONALD: Quelqu'un des honorables ministres aurait-il la complaisance de dire aux honorables députés de ce côté-ci de la Chambre si cette contribution de $35,000,000 est la seule qu'ils entendent demander au pays?

M. PELLETIER: Lisez le discours du premier ministre et vous aurez la réponse à votre question.

M. MACDONALD: Le discours du premier ministre est si délicieusement vague que personne n'est capable de dire quelle sera la politique future du Gouvernement, si ce sera une contribution ou une marine canadienne.

M. EDWARDS: Le premier ministre n'a-t-il pas dit que cette somme ne sera pas le commencement d'une série de contributions.

M. BELAND: Voici ce qu'a dit le premier ministre le 5 décembre, et je vous demande ce que cela veut bien dire:

Est-il réellement nécessaire que nous nous lancions dans une entreprise aléatoire et coûteuse comme l'est une organisation navale exclusivement destinée au Dominion, quand nous pouvons, sans manquer à la justice et au respect que nous nous devons à nous-mêmes, prendre part à la défense navale de l'empire, au moyen de l'organisation navale de l'empire et utiliser les hommes et les ressources à la disposition du Canada.

Si cela veut dire quelque chose, c'est que les contributions à l'empire se continueront.

M. EDWARDS: Non.

M. BELAND: Certainement oui.

M. EDWARDS: Permettez-moi de lire l'extrait suivant du discours du premier ministre en date du 5 décembre 1912:

En présentant notre projet, je désire que l'on comprenne bien que nous n'inaugurons pas un système de contributions régulières et périodiques.

M. BELAND: Le premier ministre est un homme étonnant; de son discours vous pouvez tirer plusieurs conclusions différentes.

M. MACDONALD: L'année dernière, le ministre du Service naval a déclaré que le Gouvernement avait l'intention de rappeler la loi de la marine. Je veux savoir des ministres présents en Chambre quand ils se proposent de commencer la construction de navires-citernes et de croiseurs légers au Canada, si toutefois ils ont l'intention de commencer cette construction. Nous avons le discours du premier ministre qui condamne la construction maritime au Canada et qui déclare en même temps que nous ne serons pas engagés dans des contributions périodiques. Depuis le commencement de ce débat, les honorables députés de l'autre côté ont argué en faveur de l'idée que la véritable méthode à suivre était la contribution à la flotte anglaise et de ne pas établir de marine canadienne. Mais lorsque le premier ministre est arrivé à Londres et avant de rencontrer aucun des membres du cabinet il a prononcé un discours dans lequel il s'est déclaré toujours en faveur d'une marine unique et de la centralisation. Le ministre de l'Agriculture nous laisse entendre ce soir que le Gouvernement recule dans sa politique de contribution, mais le directeur général des Postes refuse de nous dire si c'est la politique du premier ministre d'entreprendre la construction de navires au Canada.

M. PELLETIER: Le premier ministre a expliqué au long ce qu'il voulait faire connaître au pays.

M. MACDONALD: Oui, il a rendu la chose aussi claire que de la boue. Le directeur général des Postes s'est mis à couvert derrière les retranchements de Torres Vedras.

M. PELLETIER: Derrière les retranchements de Torres Vedras.

M. MACDONALD: Le Gouvernement n'aura-t-il pas la franchise de nous dire si, oui ou non, il croit qu'il sera un jour construit au Canada des croiseurs du type Brisbane comme il s'en construit en Australie?

M. PELLETIER: Je ne suis pas un expert en construction maritime, mais le premier ministre a dit à la Chambre et au peuple de ce pays, que l'on fera au Canada tout ce qui pourra y être exécuté en fait de construction maritime, et le peuple du Canada est satisfait de cette déclaration.

M. MACDONALD: Ne soyez pas trop certain de cela. Le directeurs général des Postes, parlant en sa qualité de membre responsable de ce Gouvernement voudra-t-il nous dire si, oui ou non, le Gouvernement est d'opinion qu'il peut être construit ici des navires du type Brisbane tels que l'on en construit en Australie?

M. PELLETIER: Je vous l'ai dit, je ne suis pas un expert et il me faudra me laisser guider par ce que M. Churchill dit à ce sujet.

M. MACDONALD: S'il faut en croire M. Churchill, tout ce que nous pouvons construire ici, ce sont des navires-citernes et les croiseurs légers de deuxième classe. Le Gouvernement croit-il que nous soyons jamais en état de construire autre chose que ces navires-citernes?

M. PELLETIER: Mon honorable ami n'est plus sérieux, maintenant; j'ai donné à l'honorable député tous les renseignements possibles et il me paraît ne pas vouloir comprendre.

M. MACDONALD: Le ministre des Postes n'a pas essayé de nous donner une explication au commencement de cette session; il n'a pas fait comme le premier ministre, entouré d'un nuage de paroles, énonçant des idées indéfinies de façon que personne ne puisse dire quelle est la politique du parti, si ce n'est qu'ils veulent donner ces $35,000,000 à la mère patrie. Les membres du ministère ont manqué de franchise envers ce comité.

Un hon. DEPUTE: Règlement!

M. PELLETIER: Mon honorable ami ne devrait pas, en plein parlement, accuser le Gouvernement de manquer de franchise.

M. MACDONALD: Après trois mois de discussion sur cette question, pas un seul des trois ministres présents n'a eu assez de franchise pour faire connaître au comité et au pays leur système relativement à la construction de ces navires au Canada. Le pays ignore si le Gouvernement est en faveur d'un système de contributions.

Quelques hon. DEPUTES: Allons donc!

M. MACDONALD: Qui m'interrompt?

M. EDWARDS: Mon collègue dit qu'il ne sait pas si le Gouvernement est en faveur d'une politique de contribution ou non.

M. MACDONALD: Il ne veut pas nous le dire.

M. EDWARDS: Je vais vous le dire.

M. MACDONALD: Bien, dites-le-nous, mais vous n'êtes pas ministre.

M. EDWARDS: Je cite ces paroles du premier ministre prononcées devant cette Chambre, le 5 décembre dernier:

En présentant nos propositions, il est bon de rappeler que nous ne nous engageons nullement à l'établissement d'un système de contributions régulières et périodiques. Je souscris toujours à la résolution adoptée par cette Chambre en 1909, déclarant que le paiement de pareilles contributions ne saurait être la meilleure solution du problème de la défense.

Assurément, mon collègue ne saurait demander une explication plus explicite que celle-là, et ce sont les paroles mêmes du premier ministre.

M. MACDONALD: Le premier ministre dit qu'il ne préconise pas un système de contributions régulières et périodiques.

M. EDWARDS: Et il dit aussi que ce n'est pas le commencement d'une série de contributions.

M. MACDONALD: Alors, si le Gouvernement n'est pas en faveur d'un système de contributions, quelqu'un des ministres voudrait-il bien nous dire si la politique du Gouvernement est d'entreprendre lui-même la défense navale du Canada?

M. MORPHY: Vous pouvez attendre pour cela.

M. EDWARDS: Mon collègue en conviendra, la citation du ministre de l'Agriculture établit clairement l'attitude du Gouvernement à cet égard. Dans son discours du 5 décembre, le premier ministre disait que cette question de contribution, à son avis, aboutirait à la construction de navires au pays et il ajoute qu'il veut voir ces constructions se faire au Canada. L'honorable député (M. Macdonald) veut sans doute des détails sur la politique du Gouvernement relativement à la construction des navires.

M. MACDONALD: Je ne veux aucun détail.

M. EDWARDS: Le premier ministre affirme que les détails seront donnés en temps utile, et que le Gouvernement fera connaître son système à cette Chambre au moment convenable.

M. MACDONALD: L'honorable député de Frontenac paraît être le dépositaire de la politique du Gouvernement.

M. EDWARDS: Les Débats sont le dépositaire et vous trouverez la politique du Gouvernement clairement énoncée dans le discours du premier ministre.

M. MACDONALD: Mon collègue a détaché quelques phrases du discours du premier ministre et nous a donné cet extrait comme la politique du Gouvernement.

M. HUGHES (Victoria): Lui avez-vous fait des excuses pour l'avoir appelé menu frétin?

M. MACDONALD: L'honorable député (M. Edwards) a simplement lu un extrait des Débats que tout le monde connaît. Ici, nous abrogeons la loi de la défense navale et nous versons une contribution.

M. MORPHY: Qu'est-ce qui empêcherait ce Parlement d'abroger la loi de la défense navale et de présenter une meilleure loi?

M. BELAND: Pourquoi ne pas la modifier?

M. MORPHY: Peu importe le moyen adopté, pourvu que vous perfectionniez la loi.

M. MACDONALD: Si le Gouvernement n'avait pas à cœur de pacifier l'honorable député d'Yamaska et ses amis, il modifierait la loi du service naval, en conserverait les principes et ne l'abrogerait pas.

M. BELAND: Dans son discours du 5 décembre, le premier ministre nous donne un échantillon de la manière dont il laisse deux routes ouvertes qu'il pourra suivre à son choix dans l'avenir: d'un côté, la route des contributions régulières et périodiques, et de l'autre la route de l'organisation d'un service naval canadien. L'honorable député de Frontenac a lu la partie du discours où le premier ministre affirme que le Gouvernement n'a pas l'intention d'inaugurer un système de contributions périodiques, mais une autre importante partie de ce discours laisse ouverte au premier ministre la possibilité de déclarer dans trois ans d'ici qu'il avait affirmé, le 5 décembre 1912, que la participation financière serait régulière.

Voici ses paroles, qui figurent page 722 des Débats:

Qu'est-il besoin d'entreprendre cette tâche périlleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationale, il nous est possible de participer, à notre gré, à la défense navale, en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et ainsi pleinement bénéficier des effectifs et des ressources à la disposition du Canada?

Cela veut dire que dans trois ans d'ici, si ce Gouvernement est au pouvoir—chose inconcevable—le premier ministre pourra dire: J'ai déclaré il y a trois ans que nous n'allions pas inaugurer de système de contributions régulières et périodiques; or, aujourd'hui, il y a urgence et nous allons fournir non seulement de l'argent, mais 10,000 hommes. Nous protesterons de ce côté-ci de la Chambre, mais le premier ministre dira: N'avez-vous pas entendu mes paroles, en 1913? Le premier ministre a l'habileté d'insérer dans ses discours des phrases qui lui permettent de prendre une orientation quelconque, tout en soutenant qu'il est logique.

M. MACDONALD: Je voudrais demander au ministre des Postes ce que cela signifie.

M. PELLETIER: Il me fait peine que l'honorable député soit impuissant à le comprendre.

M. BELAND: Ce n'est pas une réponse. Dans deux ou trois ans d'ici, le premier ministre dira: Ce n'est pas une contribution régulière et périodique, c'est une contribution spasmodique. Il y a urgence et nous allons y pourvoir avec de l'argent et des hommes.

M. BURRELL: Si l'honorable député avait le contexte du passage qu'il vient de citer du discours du premier ministre il trouverait qu'il n'y a rien qui lie le premier ministre à un système de contributions fixes.

M. BELAND: Je l'admets. Je le répète, il n'y a rien qui l'engage à un système quelconque.

M. MACDONALD: Mon collègue (M. Béland) croit-il qu'il soit possible qu'après tout ce que le Gouvernement a dit pour condamner le service naval canadien, il lui soit possible de préconiser pareil système à l'avenir?

M. BELAND: Je n'affirme pas qu'il établira une organisation navale au pays; mais dans deux ou trois ans d'ici, si ce Gouvernement est au pouvoir, le premier ministre viendra nous présenter une proposition de contribution en argent et en hommes. Le premier ministre a le talent de mettre dans ses discours des déclarations nébuleuses qui lui permettront de prendre une orientation quelconque à l'avenir, tout en se prétendant logique.

M. PACAUD: Monsieur le président, j'ai déjà eu l'occasion de discuter devant ce comité l'article que nous étudions encore, ainsi que l'amendement du chef de l'opposition. J'ai appuyé fortement à ce moment sur ce qui, à mon avis, serait la conséquence naturelle de ce bill s'il devenait loi—une revision de nos relations militaires avec l'empire, changement qui serait un pas dangereux et rétrograde, injustifiable en vue de ce que nous a dévoilé le mémoire de l'amirauté touchant l'exacte condition de la suprématie navale britannique dans la mer du Nord. La lettre que le premier ministre a lue l'autre soir, lettre que lui a adressée le premier lord de l'amirauté, soulève une nouvelle question dans ce débat—question qui intéresse au plus haut degré le peuple canadien: pouvons-nous construire des navires au Canada? Pouvons-nous leur fournir des équipages? Il nous est nécessaire d'avoir deux questions présentes à l'esprit dans la discussion de cette mesure; en premier lieu, les relations politiques entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sont non seulement satisfaisantes, mais excellentes, en ce moment, en second lieu, si elles ne sont pas satisfaisantes, la Grande-Bretagne possède-t-elle dans la mer du Nord, ou ne possède-t-elle pas une puissance navale énormément supérieure à celle de toute autre puissance mondiale? Il faut répondre à ces questions. Nous discutons en ce moment une contribution d'urgence. Y a-t-il ou non urgence? C'est une question de fait; nous nous occupons de la situation régnant dans la mer du Nord. Le gouvernement britannique a la maîtrise de la flotte dans ces eaux. Il est responsable de la valeur de cette flotte envers le peuple anglais; lui seul connaît parfaitement les conclusions à tirer des faits dévoilés. Personne ne saurait le contester. Ce qui arrive en Angleterre, les Anglais le savent parfaitement; les renseignements qu'ils peuvent nous donner doivent être considérer comme les plus sûrs et les plus dignes de confiance. Ce qui arrive au Canada, ce qu'il nous est possible ou impossible de faire, les Canadiens le savent mieux que tout autre; les renseignements que nous pouvons donner au reste de l'empire, concernant les affaires canadiennes, devraient être considérés les plus sûrs et les plus dignes de confiance.

Nous devrions nous guider d'après ces principes que je crois sûrs, les seuls principes convenables à un empire comme celui-ci, où la liberté d'administrer nos propres affaires est la base de la structure toute entière.

Dans le mémoire sur lequel le Gouvernement appuie toute la cause pour prouver qu'il y a urgence, que par conséquent nous devrions remettre $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts, nous trouvons le paragraphe suivant:

> L'amirauté en conséquence se limite exclusivement à cet énoncé de faits, et laisse au gouvernement et au parlement du dominion le soin d'en tirer leurs propres conclusions.

Mais, monsieur le président, comment pouvons-nous tirer une conclusion intelligente des faits mentionnés dans le mémorandum et relatif à un état de choses qui est supposé exister non pas au Canada mais en Angleterre; comment pouvons-nous savoir si les relations politiques entre l'Allemagne et l'Angleterre sont tendues ou si elles sont excellentes; comment pouvons-nous savoir s'il y a urgence, ce qui est la vraie raison donnée pour présenter ce bill, sans étudier d'abord avec soin les paroles des plus grands hommes d'Etat anglais qui sont chargés d'assurer une marge suffisante de sécurité à tout l'empire?

M. Asquith s'exprime ainsi:

> Je suis heureux de dire que nos relations actuelles avec l'empire allemand sont empreintes de bons sentiments et de bonne volonté et je suis certain qu'elles resteront ainsi très probablement. Mon noble ami, le haut chevalier lord Haldane, a fait une visite à Berlin au commencement de l'année et il a eu des conversations et un échange de vues qui ont continué depuis lors dans un esprit d'amitié et de franchise, aussi bien d'un côté que de l'autre et je suis heureux d'ajouter que dans l'accomplis-

sement de ce programme, nous avons l'avantage de la coopération d'un diplomate très distingué dans la personne de l'ambassadeur allemand (Times, 26 juillet 1912).

Le 10 juillet, parlant à la chambre des communes, sir Edward Grey s'est exprimé ainsi:

Nos relations avec le gouvernement allemand sont très bonnes actuellement. Nous discutons avec la plus grande liberté toutes les questions d'intérêt mutuel. (Times, 11 juillet 1912).

Le 25 juillet 1912, M. Bonar Law, chef de l'opposition répondant à M. Asquith, disait:

Je suis absolument convaincu que si le pays croyait réellement qu'il y avait un danger, il n'hésiterait pas à faire tous les sacrifices que le gouvernement pourrait lui demander. Mais malgré tout ce qui a été dit, est-ce que le pays, est-ce que la Chambre, est-ce que des députés croient réellement qu'il y ait un danger, un danger vital? J'avoue que j'ai beaucoup de difficultés à le croire. Je l'avoue. (Times, 26 juillet 1912).

Ce sont les opinions exprimées par les hommes d'Etat influents de l'Angleterre, le premier ministre, le ministre des affaires étrangères et le chef de l'opposition. Ces opinions s'appuient sur les faits cités dans le mémorandum qui a été déposé sur le bureau de la Chambre: elles ont trait aux relations politiques entre l'Angleterre et l'Allemeagne, elles disent si oui ou non il y a un danger urgent.

Le très honorable chef du Gouvernement était en Angleterre quand ces déclarations ont été faites par des ministres responsables de la couronne, qui devaient être et qui étaient le mieux renseignés sur la suprématie navale de l'Angleterre. Ces déclarations ont satisfait ceux qui sont le plus intéressés à connaître la vérité, les contribuables du Royaume-Uni, ceux qui voient l'existence de leur pays mise en jeu. Le premier ministre revient au Canada; il présente le bill qui est soumis à la discussion aujourd'hui et qui, s'il était adopté aurait comme conséquence l'octroi d'un don de $35,000,000 comme contribution urgente et il nous fait part de ses impressions à la suite de sa visite en Angleterre, dans les termes suivants:

Mais aujourd'hui, quand les nuages sont obscurs et que nous entendons le grondement du tonnerre lointain et que nous voyons les éclairs briller à l'horizon, nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas attendre pour délibérer qu'une tempête menaçante ait fait éclater sur nous des malheurs et des désastres.

Ce sont les termes qui ont été employés pour décrire la situation qui était supposée exister dans la mer du Nord. Ce fut la raison qui nous a été donnée pour mettre trois dreadnoughts à la disposition de l'amirauté britannique.

Comment se fait-il que le premier ministre d'Angleterre ne voie pas les nuages obscurs et les éclairs briller à l'horizon; comment se fait-il qu'il n'entende pas le grondement du tonnerre lointain; pourquoi y a-t-il une contradiction si absolue entre le langage du premier ministre d'Angleterre et celui du très honorable chef du Gouvernement. L'un disant qu'il y a un besoin urgent et l'autre déclarant qu'il n'y en a absolument pas. N'est-ce pas notre devoir de signaler au comité et au pays ces contradictions si nettes, de peser avec soin ces déclarations, de les étudier, et d'en scruter chaque mot.

C'est ce que nous nous efforçons de faire. Nous avons un mémorandum qui nous découvre certains faits. Nous avons été appelés par l'amirauté à tirer nos propres conclusions. Pour le faire nous avons étudié ce que les autorités impériales avaient à dire sur des questions qu'elles ont à résoudre. Elles nous disent qu'il n'y a pas de besoin urgent et que par suite cette contribution n'est pas demandée, que l'argent serait mieux employé à organiser immédiatement une marine canadienne pour la protection de nos ports et de notre commerce. N'est-ce pas le devoir du Gouvernement, n'est-ce pas le devoir de nos honorables adversaires, au lieu de garder un silence qui ne peut se justifier que par la difficile position dans laquelle ils se sont placés, de discuter au moins les objections sérieuses qui ont été soulevées par l'opposition contre cette mesure, objections qui sont approuvées par la grande majorité de la population du Canada. Que le très honorable leader du Gouvernement nous explique clairement et distinctement sur quoi il appuie les paroles qu'il a prononcées ici en décembre dernier et que je viens de citer. Les Canadiens désirent être complètement renseignés. Nous voulons savoir en vertu de quoi le Gouvernement nous demande d'adopter ce bill, ce que nous ne pouvons pas faire sans dire que les déclarations du premier ministre d'Angleterre, du ministre des affaires étrangères et du chef de l'opposition dans le Royaume-Uni n'ont aucune base.

Mais ce n'est là qu'une contradiction. Poursuivons notre enquête un peu plus loin. Le 2 juillet dernier, précisément deux jours avant l'arrivée en Angleterre du très honorable chef du Gouvernement, lord Crewe a prononcé les paroles suivantes:

Examinant la situation telle qu'elle existe aujourd'hui dans toutes les parties du monde, nous n'hésitons pas à dire que nous considérons ce pays comme absolument hors de danger. (Times, 3 juillet 1912.)

Le premier lord de l'amirauté nous disait le 24 juillet dernier:

Notre marge de sécurité sera suffisante pour nos besoins en 1914. En 1915 nous ne serons

pas plus mal qu'en 1914. En 1916, il y aura une tendance un peu plus accentuée dans la proportion des navires que nous aurons. Il ne peut rien se produire de nouveau maintenant qui puisse affecter 1914; tout ce qui pourrait affecter 1915 ou 1916 pourrait être réglé efficacement quand on le connaîtra.

Nous voyons maintenant que le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit dans son discours (page 1064, hansard, v.a.):

Depuis les quatre années dernières, les conditions ont beaucoup changé. Il n'avait pas pu prévoir ou prédire qu'au printemps de 1912, l'Allemagne aurait adopté un programme nouveau pour accroître la force de sa marine, circonstance qui augmente la nécessité pour le Canada d'accorder une contribution.

Il est vrai que le chef de l'opposition ne pouvait pas dire quatre ans auparavant ce que l'Allemagne ferait en 1912. Mais le premier lord de l'amirauté et lord Crewe savaient en juillet dernier ce que faisait l'Allemagne et ils nous disent que le pays est en sûreté alors que notre ministre de la Marine dit que le Canada devrait accorder une contribution. Nos honorables adversaires ne prétendent pas que des idées si différentes ne devraient pas être discutées complètement, pourtant la presse tory, dans ses efforts journaliers qui ne serviront qu'à chasser du pouvoir le parti tory, essaye en vain d'arrêter les efforts du parti libéral qui ne désire pas que le Canada accorde cette contribution de $35,000,000, comme un premier pas en faveur de la fédération impériale sans avoir reçu le consentement des électeurs du pays. De sorte que la question relative à la nécessité de cette contribution revient à ceci: nous appuyant sur le principe que les hommes d'Etat anglais sont mieux renseignés sur ce qui se passe en Angleterre que nos ministres canadiens, nous devrions être guidés par ce qu'ils disent sur une question semblable. Ils nous disent qu'il n'y a pas de besoin urgent, ne leur donnons pas de contribution. C'est ainsi que le parti libéral envisage la question. S'il n'y a pas de motif pour nous faire prévoir un danger, ne devrions-nous pas commencer l'organisation d'une marine canadienne.

Le Parlement y a consenti unanimement en 1909 et ce que nous avons cru pouvoir faire il y a quatre ans, nous devons croire que c'est encore bien plus possible maintenant. Nous avons adopté ce programme en sachant parfaitement ce que les Canadiens pouvaient faire. Nous avons eu confiance en eux, en leur habileté, en leur capacité et en leur industrie. N'avons-nous pas aujourd'hui la même confiance en nos compatriotes? Allons-nous refuser au Canada le droit de défendre ses propres rivages, nos foyers et notre prospérité? M. Churchill dit que nous ne pouvons pas construire des navires et que nous ne pouvons pas les équiper, qu'il nous en coûtera $70,000,000 pour établir des chantiers maritimes au Canada. Pourtant, en 1909 et en 1911, l'amirauté nous a encouragés à venir en aide à l'industrie des constructions maritimes au Canada. L'Australie le fait aujourd'hui, ne pouvons-nous pas faire ce que font les Australiens? Qui devons-nous croire, les fonctionnaires de l'amirauté de 1909 et de 1911 ou ceux de 1913. C'est une question qui regarde les Canadiens de savoir ce que nous pouvons faire ou ne pas faire. Il nous appartient de diriger nos efforts en toute liberté d'être consultés et de donner notre décision.

Depuis que cette lettre a été déposée, il a été clairement établi que nous pouvons établir nos propres chantiers au Canada pour y construire nos navires. Alors, mettons-nous à l'œuvre. Pour l'équipement des navires, le mémorandum nous apprend qu'on éprouve de grandes difficultés en Angleterre pour trouver des équipages. Que fera-t-on de nos trois dreadnoughts qui doivent être stationnés dans la mer du Nord? Seront-ils ou ne seront-ils pas équipés? S'il est impossible de leur trouver des équipages, nous dépensons $35,000,000 pour rien. Si on doit les équiper, nous demandons qu'au lieu de le faire, on envoie ces officiers et ces marins au Canada, comme on y avait consenti en 1909 et 1911, pour nous permettre de profiter de leur expérience. C'est une question purement canadienne qui devrait être décidée par les électeurs canadiens.

Cette lettre de M. Churchill est un premier pas vers la centralisation. C'est la voix de Downing Street que l'on n'avait pas entendue depuis soixante-quinze ans, dans les affaires exclusivement canadiennes, mais qui, encouragée par la politique du gouvernement, se fait entendre de nouveau, pour dire aux Canadiens qu'ils ne sont pas capables de faire ce que font les Australiens—construire, monter et équiper une marine. C'est un abandon complet de la politique que le Canada a invariablement suivie depuis 21 ans.

Quand nous avons accordé un traitement de faveur à l'Angleterre, nous lui avons dit: Nous n'entendons pas intervenir dans vos affaires; s'il vous plaît de nous accorder quelque chose en retour, nous l'accepterons. Nous laissons cela aux contribuables anglais, auxquels le gouvernement est responsable. Nous vous accordons un traitement de faveur, parce que c'est le désir des Canadiens qui croient qu'il en résultera du bien pour le Canada et pour le Royaume-Uni. Agissons de même aujourd'hui. Remplissons nos engagements envers l'empire, mais réservons-nous la liberté de dire sous quelle forme et de quelle manière nous remplirons notre devoir. Conformons-nous à la résolution de 1909; conformons-nous aux conseils que donnait l'amirauté, dans son mémoire de

cette même année; créons une marine canadienne; soyons une nation dans l'empire, non seulement de nom, mais de fait.

Peut-on me dire ce que signifie ce silence des députés de la droite? Pourquoi ne parlent-ils pas? Pourquoi ne discutent-ils pas la plus importante question qui a été soumise au Parlement? La raison de cette attitude est évidente. Si les honorables députés de la droite se décidaient à rompre le silence, la Chambre serait témoin des scènes les plus extraordinaires. Un groupe du parti ministériel reprocherait au parti libéral de faire une proposition séparatiste et appuierait la politique de contribution comme un acheminement vers la fédération impériale. Un autre groupe, combattrait la politique de l'opposition, non parce que nous voulons une marine distincte de celle de l'Angleterre, mais parce que la marine que nous proposons serait en relation trop intime avec la marine impériale et ensuite, quand viendrait le moment de voter, tout le parti ministériel s'entendrait pour approuver ce projet de contribution.

Le public aurait une preuve de plus de l'existence d'une alliance entre les nationalistes et les impérialistes. Il n'est pas étonnant que les membres de la droite préfèrent garder le silence. Mais on ne réussira pas, par ce moyen, à empêcher la vérité, et toute la vérité, d'être connue.

Je maintiens, monsieur le président, que les électeurs devraient être consultés sur cette question. Le Gouvernement n'a pas de mandat pour adopter la politique qu'il soumet en ce moment à la Chambre des communes. L'honorable premier ministre a adressé deux manifestes aux électeurs, pendant la dernière campagne électorale. Dans le premier il n'est pas question de la marine et dans le second, qui a été publié dans le "Halifax Herald", voici ce qui en est dit:

Depuis la dernière élection générale, le Gouvernement a adopté, à l'égard des affaires navales, une politique nouvelle qui peut avoir de graves conséquences. Cette politique n'a pas été discutée devant le peuple, à la dernière élection et elle a toutes les apparences d'un projet conçu à la hâte et mal étudié. Ce projet comporte la création d'une force navale qui sera absolument inutile en temps de guerre et, par conséquent, sans aucun avantage pratique pour le Canada ou pour l'empire.

La "Montreal Gazette" disait:

Depuis la dernière élection générale, le Gouvernement a adopté, à l'égard des affaires navales, une politique nouvelle qui peut avoir de graves conséquences. Cette politique n'a pas été discutée devant le peuple, à la dernière élection et elle a toutes les apparences d'un projet conçu à la hâte et mal étudié. A mon sens, avec une pareille politique, nous ne pourrons pas remplir convenablement ou effectivement nos obligations envers l'empire. Je maintiens que ce projet du Gouvernement comporte la création d'une force navale qui serait absolument inutile en temps de guerre et, par conséquent, sans aucun avantage pratique pour le Canada ou pour l'empire. La construction, l'équipement et le maintien de cette marine, coûteront des sommes énormes. Cette politique entraînerait probablement, en temps de guerre, le sacrifice inutile de vies précieuses, sans augmenter d'un iota la puissance de combat de l'empire. Plus on étudie ce projet naval du Gouvernement, plus on devient convaincu que c'est une malheureuse bévue.

Comme vous le voyez, monsieur le président, le Gouvernement ne nous dit pas ce qu'il fera s'il est maintenu à la tête des affaires. Je tiens surtout à faire observer que dans le manifeste publié par le "Herald" d'Halifax, on a omis certains passages qui se trouvent dans celui qu'a publié la "Gazette". Pourquoi ces omissions? Parce que les nationalistes de Québec avaient fait toute la campagne en disant que si la politique de l'ancien gouvernement était appliquée, elle amènerait la conscription et, par suite, le sacrifice inutile d'un grand nombre de vies précieuses. Dans ces derniers mots, le chef du parti conservateur donne un gage aux nationalistes et c'est une preuve de plus qu'il existait une alliance entre les deux camps. Le manifeste pubié par le "Halifax Herald" ne dit rien de cela. Cet argument n'aurait pas eu d'effet sur la population des Provinces maritimes, habituées aux choses de la mer.

Le chef du parti conservateur ne dit pas un mot de ce qu'il fera s'il est appelé à la tête des affaires et le peuple n'a pas été invité à se prononcer sur sa politique. Il est donc du devoir du Gouvernement d'ordonner des nouvelles élections, car la députation actuelle n'a pas reçu le mandat de décider cette question.

M. MOLLOY: Quel triste spectacle que celui d'un gouvernement fraîchement sorti de la consultation populaire, avec une majorité normale de 46 à 48, et réduit à la plus complète impuissance! Le bill naval est en discussion devant la Chambre depuis assez longtemps et le Gouvernement est impuissant à le faire adopter. Que diront les électeurs? Ils diront ce qu'ils ont déjà dit; ils diront qu'il est temps que le Gouvernement retourne devant le peuple. Mais le Gouvernement sait trop bien le sort qui l'attend, pour risquer une pareille démarche.

C'est la première fois dans l'histoire politique du Canada que l'on voit un Gouvernement réduit a une pareille impuissance. Il est là, pieds et poings liés, et on ne lui permettra pas de remuer tant qu'il n'aura pas retiré et modifié son bill et qu'il n'aura pas consulté les électeurs sur la politique navale que le Canada doit adopter.

Les honorables députés de la droite ont beaucoup reproché aux libéraux de retarder l'adoption de ce projet. Je nie que

l'opposition ait fait ce que l'on est convenu d'appeler de l'obstruction. Dans la lutte que nous soutenons en ce moment, il n'y a rien qui ressemble à l'attitude des députés conservateurs en 1908, alors que tous, du premier au dernier, s'entendirent pour arrêter les travaux de la Chambre et empêcher le Gouvernement de faire adopter le bill Aylesworth. Ceux qui prirent la part la plus active dans cette opposition au bill Aylesworth étaient le ministre actuel des Travaux publics, le ministre de l'Intérieur et, en général, les députés de l'Ouest, avec le concours de toute la députation conservatrice de l'Est.

Le Gouvernement et les membres de la droite devraient être les derniers à se plaindre de l'attitude de l'opposition dans la présente occasion. Lors de la discussion sur le bill Aylesworth, la gauche adopta ouvertement une politique d'obstruction, et n'eut pas même la décence de s'en défendre. L'honorable M. Roblin conseillait à l'opposition de tenir le Parlement en session jusqu'à Noël, plutôt que de consentir à l'adoption de ce bill et l'opposition d'aujourd'hui a tout autant de raison de combattre le projet naval du Gouvernement, par les mêmes moyens. Mais jusqu'à présent, il n'y a pas eu de véritable obstruction. En dépit de tout ce que pourront dire nos adversaires, nous suivrons le conseil de M. Roblin et nous siégerons jusqu'à Noël, si c'est nécessaire, pour empêcher l'adoption de cette politique de contribution.

Quand au document qu'on appelle la lettre Churchill, je dis que c'est une insulte à l'adresse des Canadiens à quelque point de vue que l'on se place. Aucun membre du gouvernement anglais n'est autorisé à prendre autant de liberté que n'en prend M. Churchill dans le mémoire qui nous a été communiqué l'autre jour par le premier ministre. Qu'arriverait-il si un ministre canadien osait intervenir dans les questions politiques de la Grande-Bretagne. J'ajouterai de plus que les affirmations contenues dans cette lettre sont erronées et que le Gouvernement a commis une faute grave en la rendant publique. C'est la première fois qu'un ministre anglais entreprend de tracer une ligne de conduite aux Canadiens et ce sera certainement la dernière. Ce qu'il y a de plus regrettable dans ce document, c'est qu'il portera un grand nombre de citoyens de ce pays à ne plus avoir confiance dans le gouvernement de la mère patrie. Je suis convaincu qu'un pareil faux pas ne se répétera plus et je me trompe fort s'il n'a pas, comme conséquence, la disparition de M. Churchill du gouvernement dont il a été jusqu'à présent un membre distingué.

Le danger imminent dont on nous a tant parlé est disparu. Il n'y a pas eu de circonstances critiques, depuis 1909, et je suis convaincu qu'il n'y a pas raison de redouter un conflit entre l'Allemagne et l'Angleterre.

La politique actuelle du Gouvernement lui a été imposée par les nationalistes de Québec qui déclarent ne pas vouloir de marine, qui ne veulent rien faire pour la défense de l'empire et qui, cependant, sont représentés dans le Gouvernement. Le gouvernement libéral déclare que nous devons avoir une marine canadienne, une marine construite au Canada et montée par des Canadiens et c'est cette politique qui finira par triompher. On a prétendu qu'on ne pourrait pas trouver dans le pays assez de volontaires pour mettre des équipages à bord de nos navires, et je considère cette prétention comme une autre insulte. On pourrait trouver des engagés volontaires dans toutes les parties du Canada, si le Gouvernement offrait des salaires suffisants et je ne crois pas que les Canadiens s'attendent à ce que nos jeunes gens prennent du service dans la marine, sans être convenablement rétribués. Les Canadiens sont trop fiers pour demander à d'autres d'aller se battre à leur place. Ils ont pour habitude de régler leurs différends eux-mêmes.

Ce qui explique peut-être la lettre de M. Churchill, c'est qu'on a réussi à créer à l'étranger l'impression que le sentiment impérialiste est général au Canada. Cette impression provient peut-être de ce que le projet de réciprocité a été rejeté, à la dernière élection. Il n'y avait rien de commun entre la réciprocité et l'annexion, mais en Angleterre, on s'imagine que le Canada, n'ayant pas voulu de la réciprocité, est mûr pour la fédération impériale. Tout le monde au Canada n'est pas inféodé au parti impérialiste; loin de là. Sur toutes les questions, comme il l'a fait au sujet de la réciprocité, le peuple canadien se réserve le droit de faire connaître son opinion au bureau de votation. Quand cette question de la marine sera soumise au peuple, l'on constatera que les électeurs canadiens ne se laissent pas éblouir par la doctrine impérialiste qu'on leur prêche depuis quelques années. Je n'ai aucun doute que la doctrine et les idées qui triompheront, seront une doctrine et des idées exclusivement canadiennes. La lettre de M. Winston Churchill est aussi insultante pour nous parce qu'il y est dit que nous ne sommes pas capables de construire des navires au Canada.

Dans le chemin de fer Canadien du Pacifique nous possédons la plus grande voie ferrée de tout l'univers; ce sont des Canadiens et non des Anglais qui ont commencé et mené à bonne fin cette entreprise colossale. Nous avons encore le Grand-Tronc, magnifique exemple de ce que peuvent exécuter les aptitudes des Canadiens en matières qui relèvent de l'organisation et du génie civil. Ce ne sont là que deux exem-

ples de ce que le peuple du Canada peut accomplir, ce peuple qui a toujours réussi à atteindre le but qu'il avait arrêté, et viendra-t-on dire qu'il ne saura construire des navires de guerre sur les chantiers qu'il établira? Je le répète, on insulte notre population, lorsqu'on affirme qu'elle ne peut entreprendre semblable travail. La politique du Gouvernement est erronée; on ne peut la mettre à exécution. Les honorables membres de la droite ont toujours défendu l'industrie canadienne; pourtant, ils retraitent aujourd'hui en tant que cette politique se trouve concernée; ils ne désirent plus que l'argent se dépense au Canada même parmi nos ouvriers et nos journaliers; ils ont l'intention de s'adresser à l'Angleterre pour y dépenser l'argent nécessaire à la construction des trois plus grands navires de guerre que le monde n'ait jamais vus, puis de remettre ces vaisseaux à l'amirauté britannique qui devra pourvoir à leur manœuvre et à leur équipement au moyen d'impôts que les contribuables anglais se trouveront dans l'obligation d'acquitter. Après la discussion qui s'est développée ici, je ne crois pas que le peuple anglais accepte l'offre qu'on lui fera ainsi. Je suis convaincu qu'il a assez le respect de lui-même et assez de fierté pour dire: Cette offre est divisée et elle diffère de celle arrêtée sur une base tout autre et sur laquelle tout le peuple du Canada est tombé d'accord en 1909, et il la rejettera. Elle serait certainement débattue au parlement anglais et l'on finirait par en arriver, par compromis ou autrement, à une entente quelconque et d'après laquelle, quelque forme que prît cette offre, elle devrait être approuvée par toute la population du Canada. L'intérêt des deux partis et, en général, du pays tout entier ne réclamera-t-il pas que ce projet de loi soit retiré? Si le Gouvernement refuse d'obtempérer à cet avis, qu'il en appelle au peuple et que ce dernier décide la question lui-même. Le Gouvernement n'a rien à perdre; il a le pouvoir, mais il n'a pas de politique arrêtée et tout ce qu'il pourrait perdre, ce serait le pouvoir. Je crois fermement que s'il consultait le peuple de ce pays, celui-ci reléguerait pour toujours dans l'opposition les ministres qui nous gouvernent aujourd'hui, et c'est bien là ce qu'ils comprennent parfaitement. Les trois plus grands poseurs et fanfarons du monde politique aujourd'hui sont Winston Churchill, Teddy Roosevelt et Sam Hughes; ils font bande à part chacun dans sa sphère d'action et ils rendent des points à tout trio qui ait jamais entré en lice. Nous n'entendons aucunement recevoir de leçon ni du premier lord de l'amirauté, ni du ministre de la Milice. Ce dernier affirme qu'il est le maître de sa position, mais les crédits de son ministère n'ont encore été soumis ni débattus et le peuple peut et droit dire s'il approuve ou s'il condamne l'augmentation d'énorme dépenses encourues par le ministère de la Milice, tenant compte également de ces $35,000,000 qui représentent notre contribution navale, avant même qu'on ne l'ait consulté. Nous tenterons tous les efforts possibles en vue d'obtenir pour notre peuple le droit d'exprimer son avis sur cette question. On a parlé d'obstruction. Nous soutenons que nous n'avons eu le moindrement recours à cette tactique. D'après la coutume généralement suivie, la Chambre n'aurait pas voté, en un laps de temps plus court, des crédits qui représentent un montant de $35,000,000 et qui se rattachent aux différentes divisions administratives. On nous demande, aujourd'hui, de voter le montant global le plus élevé de tous les crédits et de nous rendre à cet invité sans dire mot.

M. LANCASTER : L'honorable député a déjà voté ces crédits.

M. MOLLOY: C'est là un faux-fuyant. Nous avons le droit de débattre sur toutes ses faces jusque dans ses moindres détails ce projet de loi qui implique l'envoi de $35,000,000 en Angleterre, sans le consentement ni la permission du peuple canadien; nous nous proposons de le discuter aussi longtemps que nous jugerons à propos de le faire et personne ne peut nous empêcher d'agir en cette façon. On a parlé de la possibilité d'une proposition imposant la clôture, mais je puis dire aux honorables membres de la droite que, s'ils prennent cette attitude, ils ne recevront pas l'approbation du peuple et que le Gouvernement qui recourt à un expédient semblable dans le but de mettre des entraves à une discussion raisonnable d'une mesure aussi importante que l'est celle présentement soumise à la Chambre, mérite certainement la réprobation des électeurs du Canada. Nul membre de la droite n'osera se lever ici pour déclarer qu'il approuve ou qu'il condamne une politique de contribution, simplement parce que le Gouvernement l'empêche de prendre cette attitude. Le projet énoncé par le Gouvernement ne reçoit pas l'approbation unanime de tous les membres qui composent ce dernier; c'est une politique que ses alliés nationalistes de la province de Québec ont dictée au Gouvernement. Il va se produire quelque chose à propos de ce projet de loi et la surprise viendra de la droite. Nous sommes convaincus que nous avons raison et que—cela va sans dire—nous avons l'intention de prendre une posture telle qu'elle démontre que nous voulons, avant tout, discuter cette question en nous plaçant au point de vue des meilleurs intérêts du peuple de ce pays.

J'ai ici un numéro du "Round Table", publication qui appuie fortement le parti conservateur tel qu'il est représenté ici,

mais qui soutient que la politique navale canadienne devrait se concentrer sous la forme d'un contingent naval canadien. J'aimerais également signaler à l'attention du comité un rapport qu'a publié le "Citizen", dans son édition de ce matin et qui fait connaître les vues du ministre de la défense dans la Nouvelle-Zélande:

Londres, 14 mars.—Parlant hier, à une réunion de l'association parlementaire de l'empire, l'honorable colonel Allen, ministre de la défense dans la Nouvelle-Zélande, a dit que le paiement d'une subvention navale ne s'imposerait pas à la longue au sentiment de patriotisme qu'entretenait la population de cette colonie autonome. Il fallait arrêter une politique permanente, mais on pourrait difficilement dire que c'est là ce qui devait se produire dans le cas du projet canadien, ou de celui arrêté par la Nouvelle-Zélande. Il prisait au plus haut point la nature des jalons posés par la Nouvelle-Zélande et par le Canada, mais il ajoutait que ces pays avaient besoin d'une politique permanente et qu'on ne modifierait pas du jour au lendemain. Ce dont on avait besoin, c'était d'une chose réelle à laquelle participeraient toutes les colonies autonomes, parce que leur intérêt l'exigerait. Il n'importait pas autant, pour le moment, de connaître où l'on construirait des dreadnoughts; on pourrait pourvoir à cela suivant la forme que prendraient les événements à l'avenir. Ce qu'il importait, c'était de bien comprendre que les colonies autonomes ne se contenteraient pas de mettre simplement la main dans leur trésor respectif. La marine de guerre impériale doit être une réalité active aux yeux de ceux qui ont contribué à sa formation et son entretien, en fournissant, non seulement de l'argent, mais encore des hommes.

Il n'est plus question ici de navires vides dont un peuple qui a le droit de se considérer comme le peuple le plus fier de la terre imposerait le coût de l'entretien aux contribuables de la mère patrie déjà surchargés d'impôts. A en croire M. Churchill, les Canadiens sont trop ignorants pour faire la manœuvre des navires de guerre; ils ne peuvent même pas en construire; mais les Canadiens construiront des navires lorsque cet homme-là ne fera plus partie d'un gouvernement quelconque en Grande-Bretagne. Nous nous proposons de l'obliger de rétracter tout ce qu'il a dit à ce propos, de même que nous forcerons les ministres à retirer leur projet de loi. J'affirme qu'il vaudrait mieux ne plus parler de navires de guerre que d'en construire quelques-uns qui ne seraient pas outillés et à bord desquels on ne trouverait pas les équipages voulus. Le rapport ajoute:

La vie de leurs habitants valait plus que celle d'un navire. Les colonies autonomes devraient avoir l'occasion de remplir leur devoir envers le personnel de la flotte et de manœuvrer les navires de l'empire sur la haute mer. Elles devraient être prêtes à aider, non seulement la flotte impériale d'une façon matérielle, mais elles devraient encore s'intéresser aux manœuvres de la flotte elle-même.

Je ne crois pas que le peuple canadien consente à ce qu'on adopte cette politique. Il est simplement raisonnable que cette question lui soit soumise. Qu'il prononce son verdict et quel que soit ce dernier, il sera accepté par toute la population de ce pays. Si l'on adopte comme un précédent une politique de contribution, celle-ci deviendra la politique, non seulement du parti conservateur, s'il revient au timon des affaires, mais, probablement, celle de tout autre parti qui lui succèdera. Supposons que d'ici à cinq ou six ans, un nouveau parti prenne les rênes de l'administration; alors, au cas où l'épouvantail de la guerre naîtrait à Toronto et atteindrait l'Allemagne et qu'on répandrait partout le bruit que la guerre se déclarerait entre l'Angleterre, l'Allemagne ou tout autre pays, le parti qui tiendrait les rênes du pouvoir pourrait dire: Le peuple a approuvé la politique de contribution telle qu'établie par nos prédécesseurs dans des circonstances exactement semblables, et nous allons continuer cette politique. Ce serait encore là une politique de contribution et il n'y aurait pas de marine de guerre canadienne. Tous les Canadiens à l'esprit large combattront la politique du Gouvernement que nous avons aujourd'hui et nourriront le vif désir de participer à la défense impériale au moyen d'une marine de guerre canadienne, construite, possédée, manœuvrée par les Canadiens et sous la haute main du Gouvernement—c'est-à-dire, du peuple—de ce pays.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): L'honorable député qui vient de reprendre son siège a exprimé l'opinion qu'il nous est possible d'avoir une marine de guerre canadienne; cela est parfait, mais j'ajoute que nous devons avoir une marine de guerre canadienne, vu que c'est la seule manière de résoudre le problème de la défense impériale, qui soit conforme à l'idéal que se forment tous les Canadiens dignes de ce nom. L'idéal qu'entretenaient nos ancêtres se retrouve dans le développement de notre vaste pays et dans la conservation des traditions que nous ont léguées nos aïeux. En tant que la Nouvelle-Ecosse se trouve concernée, il est parfaitement connu que Joseph Howe a travaillé à developper des aspirations de la nature de celles en faveur desquelles nous luttons si énergiquement aujourd'hui. Il a enseigné à la population de cette province la fidélité à la Nouvelle-Ecosse et la fidélité à eux-mêmes. Joseph Howe compte au nombre des plus illustres Néo-Ecossais et, en mentionnant ceux qui ont contribué grandement au progrès, au développement de cette province, je n'ai garde d'oublier le

très honorable premier ministre du Canada aujourd'hui. Le principe pour lequel nos pères ont combattu dans le passé est précisément celui que nous défendons si énergiquement aujourd'hui. Je vous demanderais, monsieur l'Orateur, de me dire si un honorable député peut lire son discours en cette Chambre.

Le PRESIDENT (M. Bradbury): Le règlement, tel que je l'interprète, ne permet pas à un député de lire son discours, du moment qu'un autre député s'y oppose.

M. CARROLL: Dans ce cas, dois-je comprendre que je n'ai pas les mêmes droits ni les mêmes privilèges que s'arrogent le premier ministre de ce pays et le ministre de la Marine et des Pêcheries dans cette occurrence?

Le PRESIDENT: L'honorable député peut lire son discours, si personne ne soulève d'objection à l'encontre.

M. CARROLL: J'exprime l'avis que l'insinuation que l'on a faite au cours de ce débat que la population du Canada ne peut accomplir ce qu'ont pu faire ses cousins d'outre-mer est injuste et erronée en ce qui a trait aux connaissances et aux aptitudes de la population de ce pays. Nous sommes ici les mandataires du peuple et notre seule et unique mission doit être d'exécuter la volonté du peuple et de ne travailler que dans ses intérêts. Je demande à tout membre de la droite de me dire si ses électeurs lui ont donné mandat pour inscrire aux statuts de ce pays une loi stipulant la remise de $35,000,000 du trésor public du Canada à l'amirauté britannique qui dépensera ce montant à sa guise. J'attends une réponse, Quel est celui des membres de la droite qui a mandat pour permettre que ce fait se produise?

M. BEST: Pour ma part, j'ai reçu ce mandat.

Quelques hon. DEPUTES: Tous, nous en avons un.

M. CARROLL: Ces honorables députés ont gardé le silence depuis le commencement de cette discussion, et maintenant deux d'entre eux nous viennent dire qu'ils ont reçu de leurs électeurs l'ordre de voter en faveur de cette contribution en argent. Je suis heureux de dire que pas un seul député de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick n'osera se lever pour déclarer ici que ses électeurs l'ont chargé de soutenir cette mesure que le Gouvernement essaie d'imposer à la Chambre.

M. BEST: L'honorable député demande si, oui ou non, nous, de ce côté-ci, avons un mandat. . .

M. CARROLL: Vous n'en avez pas, personne n'en a de ce côté-là, et tout le monde le sait.

Quelques hon. DEPUTES: Règlement!

M. BEST: J'ai voulu répondre à la question de l'honorable député. Je puis produire. . .

M. CARROLL: Monsieur le président, c'est moi qui ai la parole.

Quelques hon. DEPUTES: Règlement!

Le PRESIDENT (M. Bradbury): L'honorable député (M. Carroll) a provoqué une réponse. Qu'il veuille bien permettre à l'honorable député de Dufferin (M. Best) de répondre.

M. BEST: J'ai une lettre d'un libéral des plus en vue dans le comté que je représente ainsi que des lettres de plusieurs de mes amis politiques, qui déclarent qu'ils sont en faveur de cette mesure et que l'opposition a tort.

M. CARROLL: Ainsi, quand je demande que quelqu'un prouve qu'il a reçu de ses électeurs le mandat de voter en faveur de cette mesure, voici un pauvre malheureux qui déclare qu'il en a reçu un. Et quelle en est la valeur? Est-il appuyé par les votes de milliers d'électeurs de sa circonscription électorale? Non, mais il a une lettre d'un libéral qui lui demande de s'opposer à la mesure proposée par l'opposition. J'ose dire que c'est là l'espèce d'arguments que nous allons entendre en cette Chambre des mois durant. Je veux que cette Chambre sache bien que, en ce qui nous concerne, mes électeurs et moi, nous sommes ici pour vaincre ou mourir; nous combattons pour un principe.

Quelques hon. DEPUTES: Oh! oh!

M. CARROLL: Nous mourrons, si vous voulez, mais nous mourrons en combattant pour une bonne cause. On m'a envoyé au parlement avec une idée, et cette idée c'est que, jusqu'au bout, je serai constamment en faveur de tout ce qui tendra à faire une nation du Canada. Me direz-vous que nous ne saurions faire du Canada une nation? Il y a quelques jours, on a communiqué à ce parlement une lettre de l'honorable Winston Churchill.

Un hon. DEPUTE: Voilà le point sensible.

M. CARROLL: Ce n'est point un point sensible. C'est un acte analogue à celui qui a fait les prédécesseurs de ces honorables messieurs brûler les édifices du parlement à Montréal, il y a bien des années; et maintenant, ils sont en train de devenir des rebelles, comme les leurs l'étaient alors.

Monsieur le président, je vous demande la permission de lire un discours, ou plutôt deux discours, qui ont été préparés il y a quelques jours.

(L'honorable député cite un long extrait d'une revue appelée le "Mocassin".)

Monsieur le président, si vous avez quelques amis personnels de l'autre côté de la Chambre, je vous conseille de les prendre par le bras demain matin.

Un hon. DEPUTE: Ou la semaine prochaine.

Un autre hon. DEPUTE: Oh, nous avons tout l'été.

M. CARROLL: Je vous conseille de les prendre à part et de leur faire entendre ces paroles énergiques:

Le peuple canadien sait que la lutte la plus importante de notre histoire pour la défense de nos droits et de nos libertés constitutionnels se livre en ce moment dans cette Chambre. Les honorables partisans du Gouvernement apprendront, comme aurait dû l'apprendre M. Churchill, que les Canadiens sont encore pénétrés des sentiments qui les animaient en 1837, et qu'ils sont capables de se défendre. Cette lutte n'est point une obstruction; c'est une lutte pour le maintien de principes pour lesquels ont combattu nos pères, et si nous sommes défaits aujourd'hui, la prochaine génération reprendra la lutte. Espérons que nos fils ne seront pas soumis à cette épreuve. Si j'interprète correctement les sentiments qui prévalent actuellement en ce pays, et si vous ne nous donnez pas bientôt la dissolution du parlement qui permettrait au peuple canadien de dire qui a raison, de l'honorable chef du Gouvernement ou de l'honorable chef de l'opposition, je dis que vous êtes des lâches. Si vous croyez avoir raison, jetez le gant.

Le PRESIDENT (M. Bradbury): Règlement. L'honorable député sort du langage parlementaire. Il n'a pas le droit de traiter de lâches ses honorables adversaires.

M. CARROLL: Monsieur le président, je retire le mot "lâches" et je dis qu'ils ne sont point comme les gens qui, il y a longtemps, prirent les armes; ils ne possèdent point les qualités spéciales qui les rendraient propres à entreprendre ou à soutenir une guerre quelconque.

Il se peut que le mot "lâcheté" ne soit pas exactement le terme que j'aurais dû employer ici. Je l'ai retiré. S'il est possible de retirer un mot, je l'ai fait; mais je doute fort que cela soit possible.

Le grand parti conservateur de ce pays commet actuellement une erreur sérieuse et très grave. Il a commis cette erreur en 1896. Il l'a constamment commise depuis. Il y a plusieurs années, cette même question a été discutée dans les différents parlements et les diverses assemblées du Canada. Nos pères ont combattu pour ce principe d'un gouvernement responsable, et le parti conservateur leur a dit que nous, Canadiens, n'avions pas le droit de diriger nos propres destinées. Il ne faut pas se moquer trop longtemps du peuple canadien. Depuis le temps où les honorables députés en face de moi avaient dix ou douze ans, depuis le temps où ils étudiaient leur petit catéchisme et où quelques-uns d'entre eux mangaient de la bouillie d'avoine, ils doivent s'être familiarisés avec cette citation-ci:

> **Sois juste envers toi-même,**
> **Et, aussi sûrement que la nuit suit le jour,**
> **Tu ne saurais être injuste envers personne.**

Cela se trouve dans la bible.

Quelques hon. DEPUTES: Dans quelle partie de la bible?

M. CARROLL: Quelques honorables députés ne lisent point la bible et ne la liront jamais. Pensez un instant à ces paroles, et, comme Canadiens, présentez-nous une ligne de conduite qui vous permette de vous montrer justes envers vous-mêmes, justes envers tous, et injustes envers personne. Serez-vous justes envers vous-mêmes en envoyant $35,000,000 de l'autre côté de l'Atlantique? Etes-vous justes envers vos amis d'ici? Puis-je dire quelle est, selon moi, la raison de l'état de choses actuel? C'est que le Gouvernement et ses partisans ont peur d'en appeler au peuple. Permettez-moi quelques autres citations.

M. SHARPE: Que citez-vous?

M. CARROLL: En prenant la parole, j'ai déclaré que j'allais citer des extraits de mon propre discours. Je ne sache pas qu'aucune règle de cette Chambre s'y oppose.

M. SHARPE: Si je ne me trompe, l'honorable député lit des extraits d'un document écrit quelconque.

M. CARROLL: L'honorable député soulève-t-il une objection? Je vais maintenant lire quelque chose qui est plutôt favorable à mes honorables amis. Le seul orateur qui ait appuyé la proposition du très honorable premier ministre et que sa conscience ait forcé de se prononcer franchement sur l'aspect constitutionnel de la question a été M. Ames. Il a refait brièvement l'histoire des développements successifs de l'autonomie.

M. BENNETT (Simcoe-est): Puis-je demander à l'honorable député où il prend ce qu'il lit?

M. CARROLL: Je croyais l'avoir dit à la Chambre en commençant.

M. BENNETT: Je n'étais pas ici, alors.

M. CARROLL: Je suppose que le président voudra bien vous mettre au courant.

Le PRESIDENT: C'est une impossibilité absolue, je ne le sais pas moi-même.

M. BENNETT: Si l'honorable député lit quelque chose de personnel, il s'écarte

absolument du règlement; mais s'il lit simplement un extrait du discours d'un autre, c'est peut-être régulier.

M. CARROLL: L'honorable député soulève-t-il une objection?

M. BENNETT: Si l'honorable député lit son propre discours, il s'écarte du règlement.

Le PRESIDENT: Si je comprends bien, l'honorable député de Simcoe-est s'objecte à ce que l'honorable député lise son discours.

M. BENNETT: Je ne savais pas que ce fût son discours. Je l'ai entendu dire quelque chose concernant les idées de M. Ames.

M. CARROLL: L'honorable député de Simcoe-est s'objecte-t-il à ce que je lise mon propre discours? S'il en est ainsi, je vais lire celui de quelque autre.

M. BENNETT: Je ne sais pas ce que lit l'honorable député. S'il lit son propre discours, je soulève une objection.

Quelques hon. DEPUTES: Règlement!

M. CARROLL: Le "Manchester Guardian", le journal libéral le plus influent de la Grande-Bretagne, déclare que si l'on veut maintenir l'empire, il faut respecter les droits des colonies. C'est pour cela que nous luttons. C'est là l'héritage que nous avons reçu de nos aïeux. C'est quelque chose dont les Canadiens ont toujours été et seront toujours fiers. Je demande aux honorables députés de ne pas violer ce principe. Je leur demande d'être justes envers eux-mêmes, afin de n'être pas injustes envers ceux dont les intérêts leur sont confiés. Mais, je crains fort, d'après leur manière d'agir depuis trois ou quatre semaines, qu'ils ne commencent à être injustes envers eux-mêmes, injustes envers le Canada et injustes envers l'empire.

M. DAVID WARNOCK (Macleod): Avant de continuer la discussion de la question soumise au comité, je désire exprimer mon regret de la mort de l'honorable John Haggart, le défunt député de Lanark-sud. Il a été pendant des années une lumière dans le monde politique candaien, et, en qualité d'enfant adoptif de ce pays, je rends hommage à sa mémoire pour les services qu'il a rendus à cette jeune nation.

Depuis que le contenu des lettres et du mémoire de l'honorable Winston S. Churchill a été divulgué à la Chambre, je me demande ce qui a pu porter le premier lord de l'amirauté à donner au Canada le conseil qu'il lui a donné; et j'en suis venu à la conclusion qu'il a une pauvre idée des capacités de la nation canadienne, ou qu'il se sert de cette grande question pour des fins politiques. C'est surtout lorsqu'on considère le conseil donné à d'autres possessions d'outre-mer lorsqu'elles ont demandé l'avis de l'amirauté qu'on doit s'étonner qu'il ait donné au Canada un tel conseil fondé sur une notion évidemment erronée des capacités de la nation canadienne. Cette notion erronée est entretenue par plusieurs personnes en Angleterre. Elles pensent que le Canada est encore un pays à demi-civilisé.

Je me rappelle fort que, lorsque la fièvre du Klondike sévissait en ce pays, des milliers de chercheurs de trésor sont venus d'autres pays au Canada et qu'ils s'étaient munis d'instruments de toutes sortes, pelles, bêches, haches qu'ils croyaient évidemment ne pas pouvoir se procurer au Canada. Ils avaient même apporté de lourds et antiques harnais des vieux pays, fabriqués pour des clydesdales et des devonshires de dix-huit cents livres. C'était un spectacle des plus amusants de les voir faire leurs préparatifs à Calgary et à Edmonton, chercher à mettre ces gros harnais sur de petits chevaux de sept cent livres qu'ils avaient achetés des Sarcis et des Gens-du-sang.

Je suis d'avis qu'avant de donner des conseils au Canada, le premier lord de l'amirauté eût mieux fait de parcourir ce pays et de se rendre compte de ce qu'il pouvait faire en fait de construction navale, ou bien de suivre la même ligne de conduite qu'à l'égard de l'Australie et d'envoyer un véritable spécialiste s'enquérir de la situation. Celui-ci aurait, je crois, exprimé un avis différent. J'ai sous la main le rapport et les conseils de l'amiral sir Reginald Henderson, K.C.B., au gouvernement australien relativement à la construction d'une flotte. Vu que ces conseils sont extrêmement intéressants lorsqu'on les rapproche des recommandations du premier lord de l'amirauté au gouvernement canadien, je recommande à la députation de les examiner attentivement. L'amiral Henderson disait:

> En ce qui concerne les munitions, les pièces d'artillerie, la construction des navires, le matériel et les provisions navales, je crois qu'il sera avantageux pour la confédération, soit en établissant des usines nationales, soit en encourageant l'initiative privée, de créer les installations et la force motrice nécessaire à leur fabrication complète, mais que l'œuvre doit être lente et graduelle, avoir des débuts modestes et se développer progressivement jusqu'à ce que tout ce qui est nécessaire à un navire de guerre, y compris les plus gros canons, puisse être fabriqué en Australie.

L'amiral Henderson reconnaît que les Australiens doivent construire peu à peu et lentement leur équipement jusqu'à ce qu'ils soient en mesure de tout fabriquer chez eux, y compris les plus gros canons.

M. LEMIEUX: Il doit être séparatiste.

M. WARNOCK: Je parlais de la grande différence qu'on trouve entre les conseils

donnés à la confédéraition australienne et les recommandations du premier lord de l'amirauté au gouvernement canadien au sujet de la marine.

M. LEMIEUX: Je comprends que l'Australie a une population de 8,000,000 d'habitants et qu'elle est la plus ancienne colonie d'outre-mer.

M. WARNOCK: Non, l'Australie n'a qu'une population de 4,000,000 d'habitants, ou environ la moitié de la population du Canada. Quatre-vingt-six pour cent des habitants de l'Australie sont des Anglais de naissance, ou des descendants d'Anglais, ce qui peut expliquer pourquoi ils sont plus capables de construire, de manœuvrer et d'entretenir une flotte. J'ignore pourquoi le premier lord de l'amirauté a pensé que les Canadiens sont inférieurs aux Australiens; pourtant, il a dû le croire parce qu'il n'a pas semblé d'avis que les Canadiens étaient capables de construire, de manœuvrer et d'entretenir une flotte à eux.

M. GRAHAM: L'amiral a-t-il trouvé en Australie un sol assez ferme pour supporter le poids des navires?

M. WARNOCK: Oui, il a indiqué plusieurs endroits—trois dans l'Australie occidentale et quatre dans l'Australie méridionale.

M. LEMIEUX: Ont-ils des riveurs?

M. WARNOCK: Je m'occuperai maintenant des autres conseils de l'amiral Henderson. Il y a beaucoup de choses très intéressantes dans ce document. Les habitants de la confédération australienne sont fiers de leur flotte. Ils étaient décidés, me dit-on, à construire une flotte en dépit de l'opposition la plus énergique que leur a suscitée pendant quelque temps l'amirauté anglaise. Mais, en fin de compte, l'amiral Henderson fut envoyé là-bas, il exprima ses idées sur la meilleure ligne de conduite à suivre, et les Australiens se mirent aussitôt à l'œuvre pour construire cette flotte.

J'ai un article qui a paru dans le "Daily Mail", de Londres, le 6 février, et qui a pour auteur le correspondant de ce journal à Sydney. L'article a été publié en même temps que la nouvelle du départ de Portsmouth en destination de l'océan Pacifique de la "Nouvelle-Zélande," le premier grand navire de guerre construit aux frais d'une colonie anglaise, les habitants de la Nouvelle-Zélande en ayant entièrement payé le coût. J'extrais de l'article le passage suivant:

> Quoi qu'il en soit, voilà ce que fait l'Australie, avec ardeur, avec patience et au prix de beaucoup de sacrifices, et la situation sera encore meilleure lorsque la Nouvelle-Zélande mettra à exécution la décision prise par un gouvernement, en fournissant non seulement un grand croiseur, mais une petite flotte à elle, contribuant ainsi à la formation d'une escadre australienne. Tout cela se fera dans très peu de temps, vu que maintenant que sir Joseph Ward est sorti de la politique, l'opinion publique dans la confédération prend rapidement cette orientation. La population commence à comprendre ce qu'on comprend depuis quelque temps ici, qu'un mode de subvention ne saurait favoriser le sentiment national et patriotique.
>
> Elle comprend qu'il est plus noble de se défendre elle-même que de louer les services d'autrui, même des gens du même sang, pour la défendre. Certes, c'est là un sentiment que les gens de race anglaise en Angleterre devraient apprécier car nous descendons tous de la même lignée civile et indépendante.
>
> L'Australie, disait l'autre jour le sénateur Pearce, est d'avis qu'elle est devenue une nation, et comme l'enfant qui a grandi, elle comprend qu'elle doit prendre une partie de la responsabilité que ses parents ont supportée pour lui. Il y a deux moyens de donner de l'aide. L'un est de verser une somme d'argent au gouvernement du Royaume-Uni; l'autre, de construire une flotte dans nos eaux afin d'éviter à la mère patrie la nécessité de maintenir ici des forces navales. Nous avons adopté ce dernier moyen parce que nous le croyons plus conforme à nos devoirs nationaux et parce que nous pensons—et cette opinion est corroborée par plusieurs des autorités du Royaume-Uni en matière navale et par l'amirauté— qu'en construisant une flotte, nous pouvons le mieux aider non seulement la cause anglaise, mais la cause de toutes les parties de l'empire.

Le représentant de Renfrew me demandait tantôt si l'amiral Henderson avait trouvé des bases convenables et si le sol ne laissait rien à désirer. L'auteur dit qu'on est à préparer les bases à Port-Stephen, sur la côte orientale, à Western-Port, au sud, et à Cockburn-Sound, à l'ouest, sans parler de Sydney qui est depuis des années la base de l'escadre impériale.

Certes, si l'Australie, avec environ la moitié de notre population, est prête à accepter les devoirs d'une nation et la responsabilité de sa défense, le Canada est également prêt à accepter ces mêmes responsabilités. Si le gouvernement du Canada nous oblige à adopter ce projet de loi et l'impose à la population—comme il se propose de le faire, à n'en pas douter, et comme il y réussira peut-être—un tort grave sera causé à ce jeune pays.

J'ai été bien aise d'entendre la proposition du représentant d'York-sud. Je crois que le premier ministre de la Colombie-Anglaise a raison de dire qu'une escadre est indispensable dans les eaux du Pacifique. Lorsqu'aura lieu la conférence avec la Nouvelle-Zélande au cours de l'été, ainsi que je le crois, j'espère que le gouvernement du Canada jugera à propos de s'unir à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie pour former une escadre pour se protéger dans les eaux du Pacifique. Même si la politique actuelle de contribution, afin de retenir les services d'autrui pour défendre nos rives, prévaut, et si le présent gouverne-

ment reste au pouvoir, il nous faudra un jour avoir une escadre dans le Pacifique, autrement, nous laisserons à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie la tâche d'exercer la surveillance dans les eaux du Pacifique. Je prie le Gouvernement de remettre la question à l'étude, de chercher à s'entendre avec l'opposition et à effectuer un compromis qui plaira à tous les Canadiens qui ont de la fierté.

M. W. A. KNOWLES (Moosejaw): Monsieur le président, je désire approuver ce que les leaders de la Chambre ont dit du regret que nous cause à tous la perte du regretté M. Haggart. Elevé dans le comté de Lanark où j'ai passé ma jeunesse, jamais son nom n'a cessé de retentir à mes oreilles. Je désire donc exprimer le regret que sa perte me cause et la fierté que m'inspire sa mémoire.

Les discours que nous entendons de jour en jour font de plus en plus comprendre à la Chambre que la portée de cette question et les principes qui sont à sa base sont plus importants que nous l'avons cru tout d'abord. Depuis une semaine ou plus, il est vrai, la question n'a été discutée que d'un côté de la Chambre et je dois exprimer mon regret qu'il en ait été ainsi. Je regrette que nous n'ayons pas entendu les représentants de l'Ouest qui siégent à la droite. Je regrette surtout que le ministre des Travaux publics (M. Rogers), en sa qualité de représentant de cette partie du pays dans le ministère n'ait pas jugé à propos de répondre à rien de ce qui s'est dit sur ce grave sujet. Nous ne pouvons l'obliger à parler, mais nous avons le droit d'exiger que ceux qui occupent les postes de responsabilité que lui et ses collègues occupent dans le moment élèvent la voix. Pendant l'élection de la Saskatchewan, l'honorable ministre consentait volontiers à nous adresser la parole. Il est venu dans notre province pendant la campagne électorale et il a discuté cette question de la marine dans un discours prononcé à Régina.

M. ROGERS: Je dois dire à l'honorable député (M. Knowles) que son assertion est tout à fait inexacte. Il déclare que je suis allé dans la Saskatchewan pendant la campagne électorale de l'an dernier. Je n'y suis pas allé.

Je fus invité à un banquet avant qu'il fût connu que les brefs d'élection seraient lancés; le banquet eut lieu avant l'émission des brefs, et j'y assistai en réponse à l'invitation que j'avais acceptée des mois auparavant.

M. KNOWLES: L'honorable ministre doit savoir que la campagne était commencée.

M. ROGERS: Pas alors.

M. KNOWLES: La visite du ministre dans la Saskatchewan fut tout un événement. J'étais à Régina à cette époque-là, et j'y prononçais des discours tous les soirs depuis une semaine. La campagne battait son plein. Il est vrai, ainsi que le dit l'honorable mninistre, que la législature provinciale n'était pas encore dissoute, mais elle le fut pendant la semaine même qu'il a passé à Régina.

M. ROGERS: Peut-on me blâmer pour cela?

M. KNOWLES: L'honorable ministre voudrait aujourd'hui qu'elle n'eût jamais été dissoute. Son nom ne répand plus la même terreur dans la Saskatchewan, aujourd'hui qu'autrefois. On l'aime tout autant que jamais, mais on ne le craint plus, et nous avons hâte qu'il revienne nous voir. Il était à Régina, le 10 ou le 11 juin, et la législature fut dissoute pendant la même semaine. Dans son discours il parla non seulement de la marine mais d'autres choses encore. Il se rappelle que son journal, le "Winnipeg Telegram", publiait son portrait et toutes ses promesses concernant la loi des terres fédérales. Il nous disait comment l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), avait opprimé le colon, et comment il allait venir à son secours. Il donna aussi à entendre qu'il était injuste de faire payer de l'intérêt sur les préemptions et qu'il allait tout changer cela.

M. MIDDLEBRO: Qu'est-ce que tout cela a à faire avec ce bill?

M. KNOWLES: C'est pour montrer qu'il y a d'autre chose toute aussi importante que la marine pour mes électeurs. Le ministre a déclaré que le Gouvernement n'exigerait plus d'intérêt sur les préemptions. N'a-t-il pas promis cela?

M. ROGERS: Je n'ai rien promis de tel.

M. KNOWLES: Le ministre n'a-t-il pas dit qu'il croyait que l'on ne devrait pas exiger d'intérêt sur les préemptions?

M. ROGERS: Je n'ai jamais rien dit de tel.

M. KNOWLES: Est-ce que le ministre n'a pas dit que bien qu'il ne fût pas à lui seul tout le Gouvernement, il fera tout en son pouvoir pour faire abolir l'intérêt.

M. ROGERS: Certainement je le ferais.

M. KNOWLES: Les électeurs attendent l'accomplissement de cette promesse. Naturellement, si le ministre déclare qu'il ne l'a jamais faite, cela règle la question. Il n'a pas fait de promesse officielle, mais il parle de façon à laisser cette croyance dans l'esprit des électeurs, et de façon à ce qu'on ne puisse pas dire plus tard qu'il s'est engagé. Le ministre a dit ceci, que le Gouvernement avait fait des démarches pour régler la question des élévateurs de tête de ligne.

M. ROGERS: Je n'ai pas d'objection à ce que mon honorable ami parle de ces choses, mais nous aurons occasion de discuter tout cela plus tard, ainsi que je l'ai promis à la Chambre et à l'entière satisfaction de tout le monde. Je ne veux pas interrompre mon honorable ami, mais nous avons un bill devant le comité qu'il faut discuter, et nous devons comprendre notre responsabilité. J'espère que mon honorable ami gardera certaines limites dans le débat.

M. KNOWLES: Il faut savoir pourquoi je parle de ces choses.

Une VOIX: Pour tuer le temps.

M. KNOWLES: C'est le Gouvernement qui tue le temps en ne remplissant pas ses promesses. L'honorable ministre et le Gouvernement désirent beaucoup faire adopter leur mesure navale et je n'ai pas mission expresse de la combattre. Mais il y a certaines autres choses importantes dont la Chambre devrait s'occuper et comme preuve j'ai la déclaration du ministre des Travaux publics que le Gouvernement actuel a acheté environ quarante acres ou plus de terrain à Fort-William.

M. SHARPE (Ontario-nord): A la question.

Le PRESIDENT (M. Blain): L'honorable député ne doit pas s'écarter du bill qui est soumis au comité, ni de l'article en discussion. Il doit respecter les règles du débat, et il doit accepter en même temps l'explication et la dénégation du ministre des Travaux publics.

M. KNOWLES: Je ne crois pas violer le règlement de la Chambre en offrant comme exemple cette promesse faite aux cultivateurs de l'Ouest, d'établir des élévateurs à la tête des Grands lacs. On a discuté la question navale très longtemps, et certains renseignements n'ont pas encore été fournis. Conséquemment le Gouvernement n'a pas raison d'insister.

M. MIDDLEBRO: S'il fallait admettre cette prétention l'honorable député pourrait discuter toutes les questions imaginables au monde, et dire que le Gouvernement devrait faire telle et telle chose plutôt que de faire adopter le bill de la marine.

M. GRAHAM: Le Gouvernement ne pourrait pas avoir promis tout ce qu'il y a dans le monde.

Le PRESIDENT: Voilà plusieurs jours déjà que nous discutons cet article, et je demanderais à l'honorable député de vouloir bien aider à maintenir la dignité de cette Chambre en limitant ses remarques à l'article en discussion.

M. KNOWLES.

M. KNOWLES: Alors je me contenterai de demander au ministre s'il n'a pas promis aux électeurs que le Gouvernement leur construirait un élévateur pour l'expédition de leur blé de l'année dernière.

M. ROGERS: Je n'ai jamais dit cela.

Le PRESIDENT: Cela n'a pas de rapport avec l'article en discussion.

M. KNOWLES: Je ne veux pas m'écarter du sujet. Il offre assez de matière à discussion. Le Gouvernement ne veut pas que nous discutions les nombreuses autres questions importantes qui devraient être devant cette Chambre dans le moment. C'est le Gouvernement et non pas l'opposition qui est coupable d'obstination et d'obstruction.

L'histoire de la question navale au Canada n'est pas encore très ancienne. Nous avons eu tant d'autres problèmes à résoudre depuis 1867 que le meilleur loyalisme consistait à développer le Canada. Le premier devoir qui s'imposait était de coloniser et de rendre productives nos immenses prairies. Dans mon humble opinion la meilleure contribution que nous puissions offrir à l'empire britannique est de rendre le Canada riche et puissant. Un autre moyen, tout aussi grand que la marine, est de rendre notre population heureuse, car le loyalisme et le mécontentement n'ont jamais marché ensemble. Accordez au peuple ses droits, et vous aurez un pays heureux et loyal. Parlant au nom de l'Ouest je veux déclarer ici qu'il n'y est aucunement question de sécession. Les habitants de l'Ouest peuvent ne pas être unanimes sur la marine, sur la réciprocité, sur les questions de transport, mais ils ne songent aucunement à passer sous un autre drapeau que le drapeau anglais et vous les maintiendrez plus loyaux en leur donnant satisfaction.

Ce n'est pas mon intention de discuter la réciprocité; mais je dirai que si le Gouvernement avait offert aux habitants des prairies les marchés auxquels ils croient avoir droit, ils auraient été plus satisfaits. La question de la marine n'a jamais été discutée comme elle le méritait devant les électeurs. La grande majorité ne voit pas d'un bon œil la perspective d'être entraînée dans cette grande entreprise sans être consultée, et vous vous rendrez à ses vœux en lui soumettant cette loi. Tout le peuple canadien est d'avis que le premier principe du gouvernement responsable est de le consulter sur toute nouvelle orientation de politique. Les honorables membres de la droite ne paraissent pas l'entendre de cette façon. Je ne dirai pas qu'ils craignent d'aller devant le peuple—ils se trouvent très confortablement situés bien qu'ils aient été surpris d'arriver où ils sont.

M. WILCOX: L'honorable député a été surpris lui-même.

M. KNOWLES: J'ai été surpris tout d'abord, mais pas après que j'eusse appris les méthodes employées par les honorables députés; comment ils avaient déclaré dans Québec que le chef de l'opposition était trop anglais, et comment ils avaient emporté la province d'Ontario en déclarant qu'il était trop catholique et trop français; lorsque j'ai appris aussi comment le ministre du Travail (M. Crothers) avait promis qu'il ferait des choses étonnantes touchant la Farmers' Bank et qu'il rembourserait les victimes.

M. PERLEY: Qu'est-ce que cela a à faire avec la marine?

M. GRAHAM: Il explique les motifs de sa surprise.

M. KNOWLES: Si le ministre des Travaux publics était à son siège, je lui demanderais s'il a été surpris du résultat des élections dans la Saskatchewan, le 11 juillet dernier.

M. BENNETT: (Simcoe-est): Plaignons ceux qui ont parié sur le vieux coq.

M. GRAHAM: Plaignons aussi ceux qui qui ont perdu leurs paris à Renfrew-sud en se fiant trop aux paroles de mon honorable ami.

M. KNOWLES: Les élections de 1911 n'ont pas été faites sur la question de la marine. La grande question était celle de la réciprocité, et le résultat de l'élection a été considéré comme l'opinion du peuple sur cette question seulement. Ce que je veux démontrer, c'est qu'après l'élection les honorables membres du Gouvernement et leurs partisans ont dit que les électeurs s'étaient prononcés entièrement sur la question de la réciprocité. Le "Mail and Empire" du 29 septembre 1911 rapportait les discours de quelques-uns des candidats élus. L'honorable député de Toronto-ouest (sir Edmund Osler) disait:

Pour ma part je puis dire aux électeurs de Toronto-ouest que je leur dois une dette de reconnaissance que je ne pourrai jamais leur payer. Ce qui doit surtout nous enorgueillir dans cette election, c'est le fait que d'un bout à l'autre du Canada la jeunesse est venue voter et a déclaré qu'elle suivrait ses ancêtres pour conserver la nationalité canadienne.

Aucun des honorables membres de la droite ne disait qu'il s'était agi d'autre chose que de la question de réciprocité. Le "Mail and Empire" disait encore:

L'hon. J. J. Foy a exprimé les sentiments de la foule lorsqu'il a dit que tout le Canada était heureux hier soir, et que le peuple se réjouissait que le nuage dont la réciprocité nous menaçait était disparu, et qu'une ère de prospérité et de bonheur se levait sur le Canada.

Le discours de l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) était là aussi et on n'y trouve pas une seule chose ayant le moindre trait à la question navale. Pas un homme raisonnable ne dira que la marine a été une partie essentielle du programme et classera en même temps les nationalistes parmi les conservateurs, parce que sur la question de la marine les nationalistes étaient plus éloignés des conservateurs que les libéraux. Cela n'a pas empêché les journaux conservateurs, au lendemain de l'élection, de ranger les nationalistes avec les conservateurs. Ils n'auraient pu agir ainsi s'il y avait eu durant l'élection aucune divergence entre eux sur la question de la marine.

M. COCHRANE: En quoi cela regarde-t-il le bill?

M. KNOWLES: Cela regarde le bill en ce sens que la marine n'était pas sur le tapis aux dernières élections. Pas un honorable député ne prétendra que les nationalistes ont été élus parce qu'il étaient en harmonie avec le premier ministre sur la question de la marine. Les nationalistes ne pouvaient pas être conservateurs et en même temps élus sur la question de la marine. Les paroles du premier ministre après l'élection le démontrent, quand il a déclaré qu'il considérait le résultat de l'élection comme un jugement sur la réciprocité. On a exprimé la même opinion dans la mère patrie et le très honorable Joseph Chamberlain a félicité les Canadiens de s'être prononcés contre la réciprocité et en faveur de la préférence impériale.

Il y a environ quatre ans qu'il a été question de la marine pour la première fois. La première fois que j'en ai entendu parler c'est quand l'honorable ministre du Commerce a fait le tour de l'Ouest donnant des conférences devant le Canadian club et ailleurs. Il en a parlé dans ma ville de Moosejaw, devant le Canadian club, et ensuite à l'hôtel de ville, à une grande assemblée publique, et ce jour là je l'ai accompagné sur le husting. Il n'en a pas été question aux dernières élections. La politique actuelle n'a pas été promulguée avant 1912—personne ne peut contredire cela—pas avant la visite des représentants du Gouvernement en Angleterre. Si cette politique a été approuvée en 1911, pourquoi l'honorable M. Monk est-il resté un an dans le cabinet pour donner ensuite sa démission quand on a adopté cette politique.

La seule raison c'est que cette politique n'a pas été définie en 1911. L'honorable député de Jacques-Cartier ne pouvait décemment entrer dans le cabinet à moins d'être en harmonie parfaite avec le premier mi-

nistre, dans le temps. Toute personne familière avec l'histoire d'Angleterre sait que l'harmonie entre les ministres sur les grandes questions politiques du pays forme la base de notre système gouvernemental, sans quoi, ils doivent se séparer. Le malheur est qu'on a fait de cette affaire de la marine une question de parti. Il est à ma connaissance que les gens qui font profession d'être au-dessus des partis sont souvent inconstants dans leurs opinions. Il est aussi bien d'admettre que l'esprit de parti règne au Canada. Les libéraux de même que les conservateurs ne peuvent pas toujours partager l'opinion de leur chef respectif. Mais nous sommes jusqu'à un certain point, partisans. Cette question de la marine a envahi le domaine des partis politiques et il n'est pas douteux qu'elle y reste quelque temps du moins. Ma prétention est que le blâme ne peut en être jeté sur les libéraux. En 1909, la Chambre a été unanime à adopter ce qu'elle a cru être une politique sage en matière de marine. Est-ce nous qui avons quitté la maison de la paix pour la bombarder et jeter la discorde dans la famille? Aucun des honorables députés de l'autre côté n'osera un instant émettre cette prétention. Ce sont les honorables députés de l'autre côté qui ont abandonné la maison de la paix. Ce sont exu qui ont coupé le lien d'or qui nous liait ensemble comme des frères sur cette question importante. Ils l'ont fait parce qu'ils voulaient retenir les nationalistes avec eux; ils ne pouvaient s'en tenir à ce qu'ils avaient fait en 1909 et fraterniser en même temps avec des nationalistes. Ils se sont départis de ce qu'ils avaient déclaré être dans l'intérêt de l'empire et ils ont façonné cette politique hybride de concert avec les nationalistes. Un mémoire largement signé a été préparé, demandant au premier ministre et au chef de l'opposition de se donner la main pour faire sortir cette question de la politique. Il était trop tard; les honorables députés avaient déjà cohabité avec les nationalistes. Les honorables députés ont-ils cru que nous pouvions souscrire à cela pour conserver l'harmonie? Ont-ils cru que nous étions obligés de modifier nos opinions chaque fois qu'il leur plaisait de changer les leurs, pour éviter les querelles?

Les deux partis devaient s'en tenir à la politique adoptée en 1909; autrement elle devenait une affaire de partis. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous occupons la même position que nous occupions il y a quatre ans.

M. LANCASTER: L'honorable député sait-il qu'il ne supporte pas dans le moment ce pour quoi il a voté il y a trois semaines?

M. KNOWLES: Je ne comprends pas ce que l'honorable député veut dire.

M. KNOWLES.

M. LANCASTER: Je ne puis fournir de l'intelligence à l'honorable député.

M. KNOWLES: Non, je crois qu'il ne le ferait pas. La demande pourrait en être faite; mais il ne pourrait en fournir.

Admettons pour un instant que les honorables députés aient raison et que le peuple du Canada approuverait leur politique. Je prétends, toutefois, que c'est le devoir de ce Gouvernement et de la Chambre de soumettre tout d'abord cette question navale au peuple. Les rapports de cette discussion publiés par les journaux libéraux et les journaux conservateurs ont assurément fait beaucoup pour familiariser le peuple avec cette question; mais il ne lui a encore été fourni aucune occasion d'exprimer son opinion aux scrutins. Après avoir été appelé dans le cabinet, le ministre des Postes (M. Pelletier) est allé se faire réélire avec joie, sans doute. Il a été réélu; mais je ne pense pas qu'il existe cinq hommes qui croiraient en son succès s'il y avait aujourd'hui une élection. Il est retourné devant le peuple pour se faire réélire; il s'est alors vanté d'être aussi libre que jamais et d'occuper la position qu'il avait toujours occupée. Sur la question de la marine il avait combattu et la politique des libéraux et celle des conservateurs. Comment dire que cet homme est stable? Il a été appelé dans le cabinet et a été laissé parfaitement libre. Jusqu'en octobre 1911, le directeur général des Postes, c'est lui qui l'a déclaré, était en faveur d'un plébiscite. Malgré cela nous sommes ici à discuter jour et nuit la question de la marine et il n'a pas été donné au peuple de la juger par son vote.

Mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) et mon honorable ami de Perth-nord (M. Morphy) ont dit en effet que nous compterons sur la marine impériale. Mon honorable ami de Waterloo-nord (M. Weichel) a dit: Est-ce que ce n'est pas ce qu'il y a de mieux à faire que d'engager la marine anglaise? Le soir du vote sur la seconde lecture du bill, le très honorable premier ministre a dit qu'il n'est pas en faveur d'avoir cinq marines différentes. Nous croyons qu'il est raisonnable de fournir au peuple l'occasion de voter sur cette très importante question.

Le premier ministre a dit qu'avant d'établir aucune politique permanente, il est nécessaire que nous ayons voix délibérante dans la conduite de la politique étrangère de la Grande-Bretagne. Voilà quelque chose de tout à fait nouveau. Nous n'avons pas un seul instant cru en 1909 que la politique navale adoptée si rapidement aurait à attendre le résultat de démarches aussi importantes que le changement de la constitution de la Grande-Bretagne. Vous ne pourrez ni dans un an ni dans dix ans changer la constitution de la Grande-Bretagne et de toutes les colonies. Il est aussi bien que le premier ministre déclare immédiate-

ment que nous n'aurons jamais de marine canadienne.

Il y a quelques jours, au Canadian Club de cette ville, en présence du premier ministre et du chef de l'opposition, M. Bryce a fait une conférence sur l'Australie, au cours de laquelle, il a posé la question: Qu'est-ce qui a fait l'Australie si loyale et a développé l'esprit impérialiste de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande? M. Bryce, si j'en crois le rapport du "Citizen" d'Ottawa paru lundi dernier, aurait dit:

Peut-être vous demandez-vous comment il se fait que l'on remarque en Australie et en Nouvelle-Zélande une plus grande accentuation dans l'esprit impérialiste. Il n'était pas il y a trente ans aussi vivace là qu'il l'était ici. Je voudrais vous donner une des raisons de cela: C'est qu'en Australie et en Nouvelle-Zélande, de même que dans les autres dominions on s'est aperçu que le gouvernement autonome avait été accordé en pur don par la mère patrie. Il n'était pas possible, il ne pouvait être possible que l'esprit d'unité impériale eût pu atteindre les proportions qu'il a maintenant, soit en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Canada ou dans la Colonie du Cap sans la conviction que le principe d'autonomie est devenu un principe de lien impérial et que les dominions auront toute la liberté qu'ils désireront avoir (applaudissements). Grâce à ce principe, l'unité impériale a des bases plus fortes et plus profondes qu'elle n'aurait jamais pu avoir autrement.

Ce sentiment ne s'accorde guère avec ceux qui animent les honorables députés de l'autre côté. Leur désir semble être de rejeter toutes les responsabilités sur le centre de l'empire. Les honorables députés feraient bien d'étudier ce que M. Bryce a dit. Si l'autonomie dans le Gouvernement est le secret de l'impérialisme et de notre loyalisme, si cela est dû au fait que nous sommes heureux et loyaux à l'abri du drapeau britannique, loin de chercher à nous en débarrasser, nous devrions au contraire la chérir, l'alimenter, l'augmenter, la développer. Nous croyons que ce bill porte atteinte aux principes de l'autonomie. Depuis que nous avons pris connaissance de ce mémoire nous sommes plus que jamais opposés au bill. Les honorables députés de l'autre côté savent que nous, de ce côté-ci, nous ne sommes pas disposés à changer notre politique chaque fois qu'une lettre arrivera de Londres, ou que les nationalistes de Québec lanceront un ultimatum. Nous ne nous laisserons pas conduire par Downing-Street, M. Bourassa ou qui que ce soit; nous sommes responsables à nos mandataires et à eux seuls. Il est bien facile de dire des choses désagréables à l'adresse de M. Churchill, mais je ne lui adresserai aucune parole offensante. Je dis cependant qu'il sera longtemps question de la conduite de M. Churchill. Tout cela est bien différent de cette délicatesse que la mère patrie a coutume de mettre dans tout ce qui touche à la direction de nos propres affaires. M. Churchill est un homme de valeur; il descend d'une famille célèbre et il paraît avoir contribué à améliorer le service naval de la Grande-Bretagne.

En dépit de sa haute position, il a bien cependant, dans ce cas-ci, mis les pieds dans le plat, et je prédis qu'il regrettera à la fin d'avoir écrit cette lettre. L'effet sur le pays de la lettre de M. Churchill ne sera que mauvais. Une telle communication de Downing Street ne tendra pas à rendre le peuple canadien plus fier de sa connection britannique. Je ne veux pas dire pour un instant que cela causera une sécession; une telle idée n'existe pas dans l'esprit d'aucun membre de cette Chambre ni dans l'esprit du peuple en général; mais l'incident ne contribuera certainement pas d'aucune manière au progrès de l'adhésion. Laissez-moi dire que le peuple du Canada est en état de gérer ses propres affaires et de dépenser son argent de la manière la plus profitable.

Il est à croire que M. Churchill s'est servi d'arguments aussi ridicules contre la construction de navires de guerre en Canada. Prenez, par exemple, sa prétention que l'amirauté britannique ne saurait nous aider en nous fournissant des hommes. Il paraîtrait que l'amirauté anglaise peut trouver des hommes pour trois dreadnoughts additionnels, mais qu'elle ne saurait nous en fournir aucun pour deux petites unités canadiennes dont la construction serait lancée dans ce pays et qui se développerait graduellement. Je crois que tout homme intelligent admettra que le fait de construire et d'équiper trois dreadnoughts en Grande-Bretagne serait une entreprise plus considérable que celle de développer graduellement des unités de flotte canadiennes desquelles le Canada contribuerait plus ou moins.

Puis, prenez l'argument à l'effet que nous ne saurions trouver de riveurs dans ce pays. C'est là une simple question de situation géographique. Quelqu'un prétendra-t-il que si nous payions convenablement de tels ouvriers, nous ne pourrions pas trouver tous les riveurs requis et les faire venir au Canada, admettant qu'on n'en saurait trouver aucun dans ce pays? Dans toutes les circonstances, non seulement l'acte de M. Churchill a été mal avisé, mais ses arguments sont absurdes, pour ne pas me servir d'une expression plus forte.

Le développement d'une grande industrie de construction maritime en ce pays, comme on l'a déjà dit, serait un sujet d'orgueil pour chacun de nous. La construction d'une marine canadienne tendrait plus que toute autre chose à développer un esprit national solide. C'est un devoir national qui nous incombe; mais nous n'accomplissons pas ce devoir en donnant $35,000,000 qui devront être dépensés en Grande-Bretagne. Si

le commonwealth de l'Australie, qui n'a pas autant de population ni de ressources que nous, est en état de construire une marine, nous somme assurément dans de meilleures circonstances pour entreprendre une telle politique. Le peuple du Canada a le droit de décider entre les théories politiques des peux partis politiques de ce pays et de déclarer laquelle est la meilleure. Nos amis de la droite prétendent que leur politique de contribution est la meilleure; mais ils ne veulent pas la soumettre au peuple, parce qu'ils ont peur de le faire. Si le Gouvernement et ses partisans se croient vraiment confiants dans le support du peuple, il n'y aurait rien qui les empêcheraient de soumettre la question au peuple et d'accepter comme finale l'expression d'opinion de ce peuple.

M. ALPHONSE VERVILLE (Maisonneuve): Monsieur le président, pour la troisième fois depuis l'ouverture de la discussion sur cette question des plus importantes, je désire employer un peu le temps de ce comité. Mon intention est de m'en tenir au sujet et si j'en dérive le moindrement, je vous assure, monsieur le président, que ce ne sera pas avec intention.

J'ai entendu plusieurs discours depuis le commencement de la longue discussion. J'ai surveillé les membres siégeant à votre droite depuis que nous sommes en comité, dans l'attente que quelqu'un d'entre eux se lèverait à un moment donné pour y prendre part. Un grand nombre d'entre eux, j'en suis sûr, sont impatients d'exprimer leur opinion et pourquoi ils ne le font pas dépassé les limites de ma compréhension, car j'ai assisté à plusieurs sessions de cette Chambre et personne ne m'a jamais demandé ni même suggéré que je ne devrais pas parler, et il me semble qu'il devrait en être ainsi de l'autre côté de la Chambre. C'est mon intention de m'occuper quelques instants du discours qu'a prononcé, lors de la deuxième lecture du bill, l'honorable ministre du Travail (M. Crothers), non dans le but de me poser en critique, mais simplement pour dire l'effet qu'il a produit sur moi aussi bien que sur ceux que nous représentons l'un et l'autre—moi en qualité de représentant des ouvriers, et mon ami, aussi à titre de ministre du Travail.

J'ai eu le plaisir à maintes reprises, quand le ministre siégeait de ce côté-ci de la Chambre de l'entendre parler et il s'est certainement démontré critique très habile. Dans plus d'une circonstance aussi il s'est exprimé en faveur de la masse des travailleurs et contre la minorité privilégiée. Qu'il ait changé son opinion à ce sujet, l'avenir le dira, mais je prends la liberté de lui dire qu'en certaines occasions il m'a paru en faveur de la minorité privilégiée et contre la masse des travailleurs. Le ministre du Travail a tenté de démontrer que l'honorable chef de l'opposition avait dans ses remarques sur le sous-amendement favorisant un appel au peuple, reconnu que la politique actuelle du Gouvernement avait été soumise au peuple aux dernières élections. A mon point de vue aussi bien que dans l'opinion d'autres députés qui siégeaient dans cette Chambre avant septembre 1911, le Parlement s'est dissout sur une question tout à fait étrangère à la politique navale actuelle aussi bien qu'à celle de 1910.

La réciprocité fut la véritable question à cette époque et si la politique navale de 1910 ou la politique anticipée de 1912 a été soumise au peuple, les partisans du Gouvernement devraient, il me semble, avoir assez de fierté pour en assumer la pleine responsabilité. Si l'on a calculé dans certaines provinces d'éviter la véritable question sur laquelle le Parlement s'est dissout en introduisant une politique de sentiment, très bien; mais ceux qui sont responsables pour la politique navale maintenant devant la Chambre devraient adhérer à leurs principes et en assumer la pleine responsabilité. Mon honorable ami, le ministre du Travail, a d'une façon légale très appréciée, critiqué en détail les arguments apportés en cette circonstance par le chef de l'opposition; mais ses plus puissants efforts mêmes n'ont pu détruire l'effet de la justesse et du bon sens de la politique d'en appeler au peuple sur cette question. Avant que nous consentions, dans une explosion de générosité, à envoyer trente-cinq millions à la Grande-Bretagne pour aider ses ouvriers et permettre aux grands constructeurs de navires de l'Angleterre d'empocher des millions de bénéfices, notre population canadienne devrait avoir son mot à dire. Observant et jugeant au point de vue purement laïque tout ce qu'on a dit pour supporter le bill actuel, je n'ai pas encore entendu un seul argument précis contre la sagesse d'une telle ligne de conduite. La politique navale de 1910 n'est pas présentement devant cette Chambre pour être discutée bien qu'on la compare souvent à la mesure actuelle. Pour moi, il me semble exister une si grande différence entre les deux politiques, que nous aurions dû depuis longtemps déjà avoir rejeté celle qui est présentement devant la Chambre, constatant que l'intérêt de ce pays dépend d'être le maître dans son propre foyer.

La loi navale de 1910 fut adoptée sur division par cette Chambre, bien qu'une telle division ne se fît aucunement sentir en dehors de ce pays.

Nous avons maintenant à considérer un autre projet de loi d'un caractère entièrement différent, par lequel on se propose d'augmenter le fardeau déjà trop lourd imposé au peuple.

Le bill actuel est préparé d'une façon très circonspecte et, d'après mon jugement, chacun de ses termes pour ainsi dire peut être interprété de façon à soulager la conscience des membres du Gouvernement actuel, sans parler des éléments qui le composent. Comme je le comprends il n'est pas d'accord avec l'explication donnée jusqu'ici par les honorables députés de la droite, et d'après sa présente lecture, la mesure semblerait signifier une marine canadienne. Je suppose que c'est à ce point de vue que les députés siégeant à votre droite, monsieur le président, entendent discuter une importante question devant les électeurs de ce pays. Si telle est leur intention, une campagne de ce genre est indigne de tout membre de ce grand conseil de la nation.

Si on se permet de lire à travers les lignes du discours de l'honorable ministre du Travail sur cette question, on peut supposer que ce sera là l'explication à donner aux électeurs dans la campagne prochaine. Mon honorable ami a peiné beaucoup, comme le fait tout bon avocat, pour défendre une mauvaise cause et j'admettrai qu'il y a obtenu un certain succès; mais sa modération, sa prudence à éviter le point de vue économique, son attitude délibérée à omettre l'intérêt de l'ouvrier, peuvent être considérées très habiles à un point de vue professionnel, mais non de la part d'un ministre de la couronne qui a entre ses mains le pouvoir législatif pour l'amélioration des conditions économiques des ouvriers de ce pays dont nous avons si peu entendu parler au cours de la présente session.

Le travail organisé et ses adeptes, qui comprennent un grand nombre de gens, étaient impatients d'entendre le discours de l'honorable ministre, anticipant à tort ou à raison qu'une déclaration quelconque en leur nom serait faite par le ministre, soit sous forme de protestation, soit comme excuse au point de vue de l'expression maintes fois entendue de la part de la droite, que cela prendrait à nos ouvriers canadiens de vingt-cinq à cinquante ans avant qu'ils soient capables de faire ce que leurs frères ou cousins de l'autre côté sont en état d'accomplir. Mais de l'honorable ministre on n'a pas une seule syllabe d'explication à l'effet que les artisans canadiens sont dans une position inférieure comparative quand on considère ceux de la Grande-Bretagne, et son silence en cette circonstance tend à démontrer davantage qu'il nous croit, nous de ce pays, inférieurs aux artisans de la Grande-Bretagne. Est-il possible que nous ayons tellement baissé que nous devions subir une telle admission? Je dirai ici, comme je l'ai déjà dit, que ni le ministre du Travail ni aucun autre membre du cabinet osera faire une telle assertion en face des ouvriers de ce pays. C'est la première fois que j'ai entendu, indirectement ou directement, une expression de non confiance dans l'habileté de nos ingénieurs et mécaniciens, car les comparaisons antérieures ont toujours été à l'avantage de nos propres ouvriers.

Chaque fois que nos grands industriels ont discuté tout sujet se rapportant à l'habileté de nos artisans, les Canadiens ont toujours paru tenir la meilleure place dans l'opinion des manufacturiers et l'attitude des membres du Gouvernement en cette circonstance dépasse la limite de ma compréhension. Je n'ai aucun doute, cependant, que si l'industrie de construction maritime était ce qu'elle devrait être en ce pays, et que les profits réalisés par cette construction dussent aller dans le gousset de nos financiers canadiens, alors nos ouvriers canadiens seraient considérés suffisamment habiles.

L'honorable ministre du Travail voudra-t-il dire à ceux qu'il représente d'une façon si digne, qu'ils ne possèdent pas l'intelligence, l'habileté, le pouvoir productif pour ériger, construire, mettre en opération, contrôler aucune industrie dans ce pays, que c'en soit une nouvelle ou non? Leur dira-t-il que l'autonomie du Canada n'est plus requise pour maintenir la paix et l'harmonie dans ce pays? Est-il prêt à prêcher une doctrine de centralisation et de participation à cet effet, comme la centralisation de nos plus grandes industries qui ont permis la création et la mise en opération des trusts et des mergers?

On pourrait me dire ici que la création d'un syndicat de construction de navires pourrait être dangereuse. C'est vrai, mais il sera régi par la loi de notre pays, et les privilèges que le Parlement pourait lui accorder peuvent être réglementés. L'honorable ministre du Travail consentirait-il à dire aux ouvriers canadiens que l'argent dépensé en Angleterre leur fera plus de bien que s'il était dépensé au Canada? Voilà quelques-uns des points qu'il aurait fallu élucider afin de dissiper tous les doutes qui peuvent surgir dans l'esprit du public.

Je suis convaincu que les ouvriers canadiens attendent des explications sur ces points, mais le ministre du Travail a jugé sage de se tenir loin des affaires qui intéressent ceux qu'il est supposé représenter. Le ministre marche sur un terrain bien glissant et bien dangereux lorsqu'il prend cette attitude et il ne réussira peut-être pas aussi facilement qu'auparavant, même en agitant le drapeau. Il s'apercevra que les cultivateurs et les ouvriers commencent à se fatiguer de servir d'outils politiques. Il pourrait s'apercevoir que le mécontentement résultant de la cherté de la vie ne saurait être étouffé par l'envoi de trente-cinq millions consacrés à la construction de trois dreadnoughts en Grande-Bretagne; que les cultivateurs sachant qu'ils ne béné-

ficient nullement de pareilles mesures, comprendront qu'ils seront les perdants aussi bien que les ouvriers. Collectivement, ils devront payer les violons. Le ministre constatera aussi que les simples ouvriers comprennent que la situation économique résulte de ce qu'on a exposé les faits sous un faux jour. Quand le ministre ou ses amis se trouveront en présence des faits, ils changeront peut-être d'avis sur l'infériorité de nos ouvriers et de nos cultivateurs et même les plus puissants navires qu'on peut acheter pourraient être impuissants à protéger cette Chambre contre l'écrasant mécontentement du corps électoral. Les grandes puissances financières qui, paraît-il, sont la cheville ouvrière de cette forte dépense en Angleterre comprendront aussi qu'elles peuvent tromper le peuple une première fois; mais qu'il ne sera plus aussi facile de le duper une seconde fois. Les promesses faites il y a deux ans ne se sont pas encore réalisées, et les masses populaires entendent bien être représentées d'une façon convenable, avant que les destinées futures du pays soient réglées. Elles auront voix au chapitre ici par une représentation légitime, et avec l'entente tacite que le peuple est bien le maître de la situation.

Or, monsieur le président, la situation au Canada est si différente de la situation en Angleterre, que le Gouvernement devrait le comprendre s'il a à cœur les intérêts des masses populaires. Quelle est la somme de travail en proportion des matériaux qui entrent dans un navire de guerre? Permettezz-moi de citer M. Archibald Hind, auteur du livre: "The command of the seas":

On a calculé qu'en prenant le poids total fini d'un navire comme terme de comparaison, dans un croiseur ou un cuirassé, le nombre d'hommes-heures varie de 678 à 722 par tonne, tandis que pour les transatlantiques il n'est que de 401 par tonne, et dans les simples cargo-boats, 240 hommes-heures par tonne. En conséquence, tonne pour tonne, le navire de guerre fournit trois fois plus de travail que les cargo-boats. En d'autres termes, un navire de guerre vaut environ vingt cargo-boats de grandeur normale en ce qui concerne le travail. On a calculé que si l'on prend le même terme de comparaison, la valeur du travail d'un dreadnought est probablement près de 10,000,000 d'hommes-heures. Cela représenterait, à une moyenne de 20 cents l'heure seulement, l'énorme somme de $2,000,000, mais il n'existe pas encore de chiffres exacts. Cela signifie que 10,000 hommes pourraient trouver de l'emploi sur un pareil navire pendant 1,000 heures, et dans l'hypothèse que l'ouvrage dure deux ans, il y a de l'emploi pendant cette période pour 2,000 hommes au moins. C'est là une considération assez importante au point de vue ouvrier; car, trois navires construits signifieraient que 6,000 bons et paisibles citoyens gagneraient $6,000,000 en deux ans. Les estimations de la marine prouvent que pour la coque seule, environ 60 p. 100 des frais vont à la main-d'œuvre, pour un croiseur cuirassé, comme ceux récemment mis en chantier, et de 50 à 53 p. 100 pour un dreadnought. Dans le premier cas, la main-d'œuvre reçoit $370,000 et dans l'autre $1,550,000. Il ne s'agit ici que de la coque. Il faut ajouter la valeur de la main-d'œuvre employée aux machines, qui accuse encore un plus grand écart; tandis que le croiseur offre peu ou pas d'ouvrage au fabricant de cuirasses et au constructeur de machines de manœuvre des canons. La construction réelle de la coque et l'assemblage et l'ajustage des diverses parties du navire doivent naturellement se faire sur le bord de l'eau, mais les matériaux qui entrent dans la création du navire sont conçus et fabriqués dans des villes éloignées de l'intérieur et distribuées partout, et il y a peu de fournisseurs travaillant le fer et l'acier, le cuivre et le bois, qui ne soient compris dans le projet général de l'ouvrage qui vient presque automatiquement en existence, dès que l'amirauté décide d'ajouter un nouveau navire de guerre à la flotte britannique.

Si nous prenons la vraie signification de cette expression, elle paraît être une invitation de construire immédiatement au Canada, car toute industrie exploitée en la Grande-Bretagne peut être exploitée ici, et, d'après l'autorité que j'ai citée, personne ne saurait affirmer qu'il ne faut pas faire ces constructions ici. Les honorables députés de la droite, lorsqu'on leur a permis de prendre part au débat, ont bien eu soin de ne rien dire contre la construction au Canada; ils ont laissé de côté cette grande et vitale question et employé le mot "urgence", qui a été mis au rancart depuis. Le Gouvernement n'a pas tenu compte de l'effet économique de sa politique, car s'il y a urgence, c'est en ce sens, et non pas au sens du danger appréhendé par les ministériels. Monsieur le président, le Gouvernement n'a pas le droit d'inaugurer pareille politique sans consulter le peuple, et cela pour les raisons suivantes:

1. Parce qu'il modifie le régime économique de notre pays.
2. Parce qu'il modifie notre régime industriel en donnant à la mère patrie la haute main sur quelques-unes de nos industries.
3. Parce que ce système est contraire aux progrès de notre monde industriel et à la prospérité de notre industrie des transports.
4. Parce que ce système aboutira à enrayer l'immigration qui est d'une importance vitale pour le développement de notre pays.
5. Parce qu'il favorise les grandes institutions financières de la mère patrie, au détriment des intérêts de notre population.
6. Parce qu'il est contraire aux intérêts de nos cultivateurs, qui forment 60 p. 100 de notre population.
7. Parce qu'il est contre la volonté de la majorité des électeurs du pays.
8. Parce que les masses en Angleterre sont hostiles à cette augmentation de fardeau, et que deux millions et demi d'ou-

vriers nous demandent de ne pas adopter cette mesure législative dans sa teneur actuelle.

9. Parce que les classes ouvrières de ce pays ont présenté des pétitions au Gouvernement à ce sujet.

10. Parce que ce système est en antagonisme avec les intérêts de nos institutions financières, et ceux de nos marchands de gros et de détail.

11. Parce qu'il paralyse le développement de nos ressources naturelles.

12. Parce qu'il est en désaccord avec notre propre système de protection côtière.

13. Parce qu'il aboutira au relèvement du tarif et à l'accroissement du coût de la vie.

14. Parce que c'est une orientation vers la fédération impériale et qu'il est défavorable à notre autonomie.

15. Parce qu'il ne protégera pas notre côte de l'ouest contre le péril jaune, si ce péril existe.

16. Parce que c'est grever d'un impôt supplémentaire de $5 par tête notre population, ou en d'autres termes $25 par famille.

17. Parce que notre Chambre ne jouit pas de la représentation voulue.

Ces dix-sept raisons sont plus que suffisantes, il me semble, pour empêcher l'adoption de ce bill dans sa teneur actuelle. Je m'efforcerai de développer chacun des articles que je viens d'indiquer, et cela avec toute la modération voulue, afin d'exposer mes opinions et celles de la population que je représente, sur cette très importante question.

D'abord, j'affirme que ce système tend à modifier notre situation économique. Il suffit de consulter l'histoire, et surtout celle de la Grande-Bretagne pour voir comment s'effectuent ces modifications. Celui qui remonterait jusqu'à l'histoire ancienne y trouverait des milliers d'exemples à l'appui de son jugement. L'introduction des machines en Angleterre et ailleurs a certainement révolutionné les conditions. Cette révolution a-t-elle conspiré pour le bonheur ou le malheur du peuple? La Grande-Bretagne a-t-elle été moins prospère par suite de son augmentation de puissance productive et du développement de la puissance intellectuelle de ses citoyens? N'est-elle pas devenue le centre commercial du monde et n'a-t-elle pas vu sa richesse s'accroître à un degré énorme? Le progrès réalisé par la mère, le Canada, sa fille, peut aussi le réaliser; c'est-à-dire augmenter en puissance productive, en population et en richesse.

Le développement industriel n'a pas été entièrement la cause de sa prospérité. L'esprit démocratique de quelques-uns de ses grands hommes, grâce au système du libre-échange, a augmenté la puissance productive de ses industries, et ainsi a été profitable à tous.

La construction de navires s'est étendue à tous les centres convenables de la Grande-Bretagne. Elle lui a permis d'augmenter ses relations commerciales avec le monde. Et ici encore la mère dit à la fille de marcher sur ses traces, et par le développement d'une industrie de construction maritime, elle veut, j'en suis convaincu, que le Canada soit sur un pied d'égalité avec elle. Mais quelques-uns de ses petits-fils interviennent et agissent comme s'ils avaient plus d'amour et plus de responsabilité pour la grand'mère que pour la mère elle-même en abandonnant la direction de nos industries à la Bretagne. Les appellerons-nous des indignes fils du Canada? Non, je n'irai pas aussi loin; mais je dirai qu'ils reviendront un jour à notre foyer domestique et reconnaîtront leur erreur.

La politique du Gouvernement est défavorable à notre industrie des transports, Quelqu'un devrait étudier et calculer tout ce que comporte de défavorable à notre industrie des transports ce système tendant à abandonner à autrui le soin de gérer ses propres affaires. La quantité de matières premières employées dans les constructions maritimes est énorme, si nous considérons la marche du minerai de fer depuis le fond de la mine jusqu'au haut-fourneau et à l'affinerie, puis jusqu'à la fonderie, puis jusqu'aux aciéries, puis jusqu'à pied d'œuvre. Quel sera le travail requis pour 100 tonnes de minerai de fer, et combien d'ouvriers gagneront leur pain quotidien dans cette opération? Cela peut se démontrer par des chiffres qui surprendraient même le ministre du Travail.

Il faut aussi tenir compte de l'industrie du bois. Elle peut n'être pas très utile pour des navires de guerre, mais il en va tout autrement des navires marchands. C'est pour ce dernier cas qu'on utilise le plus le bois de construction. Voyez nos forêts, les meilleures et les plus belles du monde, nos scieries mécaniques, les meilleures et les plus importantes qui existent et sur lesquelles comptent des milliers d'hommes pour gagner leur vie.

On doit tenir compte aussi du transport de ces produits sans parler de la main-d'œuvre nécessaire pour le travail de la charpente dans la construction de ces bâtiments de mer. Nous devrions savoir quels seront les effets pour notre pays et ce qu'il en résultera pour nous, au point de vue économique, d'arrêter le développement d'une pareille industrie.

Avons-nous jamais pensé au grand nombre de bons citoyens respectueux des lois que nous pourrions encourager à venir chez nous, si nous étions capables de leur procurer de l'ouvrage à un prix qui leur permettrait de vivre? Avec le bill actuel, nous disons à ces ouvriers et à ces manœuvres: " Restez chez vous et nous vous fournirons le travail là où vous êtes." Avons-nous le

droit d'agir ainsi comme législateurs et administrateurs des deniers publics. Si nous cherchons à appliquer ce programme, je prétends que nous sommes les indignes fils de l'une des nations sœurs de l'empire.

Ce programme favorise aussi les grands intérêts financiers en opposition aux intérêts des masses populaires qui, après tout, payent presque à eux seuls cette énorme somme d'argent. C'est contre l'intérêt de nos grands producteurs, car un empêchement au développement de notre population diminuera leur champ d'opérations. Les marchés intérieurs seront par conséquent moins profitables; leurs produits devront être transportés ailleurs, des droits devront être payés et ainsi le coût des premières nécessités de l'existence sera augmenté. Le coût de l'existence est déjà assez cher sans se lancer dans un programme qui aurait pour effet de contribuer à la diminution du pouvoir d'achat du peuple. Depuis douze mois, le prix des denrées alimentaires a tellement augmenté que ceux qui ont pour mission de sonder l'opinion publique sont alarmés des mécontentements qui existent dans les masses populaires. Pour réagir contre de tels sentiments, des hommes prétendus grands et réfléchis ont essayé par la voie des journaux de diriger l'opinion publique dans une autre direction en faisant appel à la loyauté des vrais sujets britanniques, apaisant ainsi pour un moment les justes réclamations en faveur d'un changement immédiat dans les conditions économiques. Pour vérifiers mes paroles on n'a qu'à prendre les journaux et à se rendre compte des pélerinages qui sont faits au Canada par les prédicateurs de l'évangile du loyalisme. Ils arrivent directement d'Angleterre pour prêcher une doctrine qui aurait pour but d'imposer les opinions de quelques hommes riches sans s'inquiéter des conditions dans lesquelles nous sommes obligés de vivre.

Monsieur le président, il a été fait des représentations de toute sorte au Gouvernement contre ce programme et je ne peux réellement pas comprendre l'attitude des membres du cabinet. Est-ce une question d'orgueil? Ce n'est assurément pas une question d'urgence, une question d'un besoin pressant, car on a prouvé sans aucun doute que le danger n'existait pas. Si c'est une question d'orgueil, que la Chambre et le pays le sachent. Le Gouvernement devrait jouer carte sur table. Notre employeur, le peuple du Canada, devrait le savoir. Il devrait voir à l'œil nu ce que signifie cette politique, tous les renseignements demandés devraient être fournis au pays et après avoir été bien informés, les électeurs devraient avoir l'occasion de se prononcer. De quoi a peur le Gouvernement? Je suis persuadé que le programme actuel est contre la volonté de la majorité des électeurs. Avons-nous le droit, comme

législateurs, comme serviteurs du peuple, d'ignorer la majorité? Je prétends que le devoir de la lovale opposition de Sa Majesté est de faire tout ce qu'elle peut pour protéger les intérêts de la majorité des citoyens. Le rôle de la minorité dans cette Chambre a changé, au lieu de protéger les minorités, elle a embrassé la cause de la majorité et je prétends que c'est son droit de forcer la majorité de cette Chambre à accorder à la majorité des électeurs du pays ce qu'ils demandent, c'est-à-dire l'autonomie complète, le pouvoir de s'administrer eux-mêmes comme colonie faisant partie de l'empire.

Monsieur le président, une des raisons les plus importantes qui devrait faire rejeter cette législation, c'est que deux millions et demi d'ouvriers se sont prononcés en Angleterre contre l'envoi de cette somme de $35,000,000 pour construire, équiper et outiller trois dreadnoughts à ajouter à la flotte impériale. Le fardeau qui leur est imposé en ce moment est presque tout ce qu'ils peuvent supporter, de sorte que notre Gouvernement comme les gouvernements des autres colonies n'ont pas le droit d'obliger les contribuables de l'Angleterre à s'imposer un fardeau de plusieurs millions de dollars, en plus de ce qu'ils payent déjà pour le maintien de la marine impériale. Si les masses ouvrières de notre pays consentent à se soumettre à cette augmentation, pourquoi nous, leurs représentants, les forcerions-nous à mendier des secours de ceux qui sont déjà trop fortement imposés? Ce n'est un secret pour personne que nos ouvriers canadiens veulent que notre marine soit construite au Canada. Ils ont décidé que si elle devait être construite, elle devrait certainement l'être sur nos côtes, avec nos matériaux, avec notre main-d'œuvre, c'est-à-dire autant que ce sera possible et je suis sûr que nous pouvons en construire la plus grande partie au Canada. Si nous calculons le montant d'argent que cette somme représente, $5 par tête dans toutes nos familles canadiennes, c'est une taxe très lourde en plus des $178,000,000 environ qui sont demandés dans le budget de cette année. Nos ouvriers concluent qu'il est inéquitable, injuste, intolérable, déraisonnable, anticanadien, antipatriotique de leur imposer cette augmentation de taxes, sans leur fournir la possibilité de gagner au moins une partie de ces $35,000,000 pour les aider à payer leur quote-part.

Nous ne devons pas oublier que deux millions et demi des membres des classes ouvrières organisées d'Angleterre nous ont demandé de ne pas leur imposer ce supplément de fardeau. On pourra dire que nous n'avons pas à nous occuper de ce qui peut être demandé par les ouvriers de l'Angleterre. Nous ne devons pas oublier qu'ils composent un nombre respectable de ci-

toyens de l'empire respectueux des lois et même dans notre pays nous n'avons pas le droit d'ignorer leurs demandes. Je voudrais savoir du Gouvernement s'il est juste et convenable d'imposer un programme qui est repoussé non seulement par les ouvriers canadiens, mais aussi par les ouvriers anglais.

Je n'ai pas besoin d'entrer dans plus de détails sur cette question, car on a tellement donné d'autres raisons que le Gouvernement aurait dû depuis longtemps changer d'avis et se soumettre à la volonté du peuple. On pourra me dire qu'il s'agit de savoir si le pays est pour ou contre ce programme. Que le Gouvernement s'adresse à lui et il verra ce que le maître du pays désire que le Parlement fasse.

Je prétends aussi que la politique du Gouvernement est contraire aux intérêts de nos institutions financières et de nos maisons de commerce de gros et de détail. Quiconque se donne la peine d'y réfléchir, n'a pas besoin d'être un mathématicien pour faire le calcul. Le sens commun nous apprend que l'envoi de trente-cinq millions qui doivent être dépensés dans un autre pays, aura pour effet de diminuer du même montant la circulation de nos institutions financières et de réduire le pouvoir d'achat de chaque consommateur, empêchant ainsi les marchands de gros et de détail de faire des opérations commerciales énormes et de récolter les profits qui résultent de la mise en circulation de $35,000,000. Nous essayons d'encourager des industries à s'établir dans nos villes et nos villages dans tout le pays. Les petites villes vont jusqu'à donner des primes pour encourager les industries dans leur localité et généralement un vote populaire accorde ces privilèges. Les électeurs ont tort ou raison, les résultats ont prouvé qu'ils avaient raison, car le commerce en a grandement profité. Si c'est bon pour de petites industries pourquoi serait-ce mauvais pour la grande industrie des chantiers maritimes? Personne parmi nos adversaires n'oserait dire que c'est mal, pourtant ou nous demande d'envoyer trente-cinq millions de dollars en bel et bon argent canadien pour faire travailler nos cousins à notre place.

Je suis vraiment très peiné que M. Churchill, ou tout autre homme de son calibre, ait cru devoir s'exprimer comme il l'a fait que ce soit ou non de bonne foi. Pour moi, je crois fermement qu'il a parlé ainsi pour venir en aide à quelque grand constructeur maritime d'Angleterre. La classe du peuple d'où je tire mon origine a souffert patiemment dans l'attente de recevoir un bon coup de main de la part d'hommes qui sont censés être plus élevés que nous dans la société. Cette classe d'hommes qui sont censés sonder l'opinion publique; cette classe d'hommes qui sont censés travailler à une entente commune entre les différents groupes de la société; cette classe d'hommes qui sont censés établir la paix et l'harmonie entre les nations, devraient, il me semble, avoir le courage de condamner la conduite de l'un d'entre eux qui a commis une telle injustice envers la classe ouvrière à laquelle j'appartiens.

Je regrette de dire, monsieur le président, que pour la première fois dans l'histoire de notre pays, un de ceux que l'on considère comme un des plus grands hommes de l'Angleterre a insulté jusqu'au dernier degré les travailleurs de ce pays. Je suis persuadé que le langage employé par M. Churchill dans la lettre qui est soumise à la Chambre fera naître un ressentiment chez un grand nombre de représentants à la chambre des communes anglaise et je leur demande, à ceux spécialement qui représentent les classes ouvrières, de profiter de l'occasion quand elle s'offrira de dire à M. Churchill que les ouvriers du Canada ne sont pas ce qu'il pense, car quiconque a parcouru notre pays a une autre idée de l'habileté, de l'intelligence et du pouvoir de production de nos classes laborieuses. Nous prétendons que dans les circonstances actuelles nous n'aurions pas pu recevoir une plus grande insulte. Que dira Lloyd George du jugement porté par M. Churchill? Que dira John Burns, le ministre du Travail, d'un langage aussi directement insultant? Que diront tous les députés ouvriers, spécialement ceux qui ont eu l'avantage de visiter le Canada? J'invite tous ces messieurs à éclairer M. Churchill et à établir une fois pour toutes la situation réelle des ouvriers canadiens et à empêcher à l'avenir un autocrate quelconque d'insulter les masses populaires de notre Canada.

Je donnerai maintenant quelques autres motifs pour montrer que le comité ne devrait pas adopter cet article. Nos ressources naturelles ont été l'objet ici et au dehors de beaucoup de discussions et de nombreux éloges. Chacun admet qu'en notre qualité de législateurs nous devrions faire tout ce qui est en notre pouvoir pour promouvoir le développement de nos abondantes richesses naturelles. Chacun admet que le Gouvernement doit dépenser de grandes sommes d'argent pour encourager le développement constant et croissant de nos ressources et de nos moyens de transports par voie ferrée et par eau. Nous poussons à la construction de nouveaux embranchements de chemins de fer pour transporter nos minéraux et les produits de nos forêts qui sont les meilleures du monde.

Pendant longtemps, nous avons payé des primes à l'industrie métallurgique. Nous avons aussi accordé des subventions à certains industriels qui employaient des procédés nouveaux pour utiliser le minerai de fer que l'on trouve en si grande abondance dans le pays. La fabrication du papier a également fait des progrès. Ces in-

dustries et beaucoup d'autres sont considérées comme des bienfaits pour le pays. N'avons-nous pas toujours trouvé des hommes capables de diriger nos grands établissements industriels, avec le concours de quelques étrangers, chargés de guider nos ouvriers dans leurs travaux? Tous ces merveilleux exploits que nous avons accomplis ont-ils nui au développement de notre commerce?

Il est inutile de pousser plus loin les comparaisons, car il faudrait être aveugle pour ne pas voir les avantages que le Canada offre à la construction maritime. Le bien que cette industrie ferait au pays est indiscutable pour ceux qui représentent les véritables intérêts de leurs combattants et, plus particulièrement pour ceux qui représentent les classes populaires. Nous nous montrerions plus digne du titre de Canadien si nous occupions notre temps dans cette Chambre à discuter le meilleur moyen d'installer des chantiers maritimes au Canada, au lieu d'aller encombrer ceux de la Grande-Bretagne.

Par cette politique, nous encouragerions nos propres industries et je ne comprends pas l'attitude actuelle des honorables députés de la droite qui se donnent toujours comme de grands protectionnistes. Pour être logiques, ils ne devraient pas refuser de protéger les industries que nous avons déjà et qui trouveraient de grands avantages à fournir les matériaux et les articles que requiert l'exploitation de grands chantiers maritimes. Où sont les principes protectionnistes des honorables députés de la droite? Je ne peux pas supposer que nos grands industriels canadiens sont jaloux et s'opposent à l'introduction de nouvelles industries dans le pays.

Je citerai quelques chiffres pour démontrer l'augmentation dans le nombre des établissements industriels qui ne pourraient manquer de profiter de l'installation de chantiers maritimes dans ce pays. Notre industrie métallurgique est devenue très importante. Je prends mes renseignements dans le bulletin n° 1 du 5e recensement, qui se rapporte aux industries du Canada, pendant l'année 1910, et qui porte la date du 1er juin 1911. Nous avons 824 usines métallurgiques, avec un capital de $123,561,319 et fournissant du travail à 48,558 ouvriers. Les salaires payés s'élèvent à $25,792,388. Les matériaux employés coûtent $52,452,103 et la valeur des produits de ces usines représente $113,640,610. L'industrie du bois compte 4,999 établissements, avec un capital de $259,889,715, donnant de l'ouvrage à 110,049 ouvriers et payant $39,379,739 en salaires. La matière première coûte $94,052,429 et les produits fabriqués sont évalués à $184,630,876. Ces produits seraient très employés dans la construction des navires autres que les cuirassés. Il y a d'autres métaux que le fer et l'acier qui entrent dans la construction d'un navire et ces métaux sont travaillés dans 341 usines, avec un capital de $67,133,540, fournissant de l'ouvrage à 17,502 ouvriers et payant $9,776,371 en salaires; le coût de la matière première est évalué à $33,609,447 et celui des produits manufacturés à $73,241,796. Nous avons aussi 172 établissements industriels engagés dans la construction des navires de commerce, avec un capital de $10,351,765 fournissant de l'ouvrage à 4,414 ouvriers et payant 332,240 en salaires. Le coût de la matière première est évalué à $2,135,229 et celui des produits fabriqués à $6,575,417. Le nombre total de ces usines est de 6,336, avec un capital total de $60,133,339, employant 180,523 ouvriers et payant $77,280,738 en salaires; le coût de la matière première est de $182,249,208 et la valeur des produits manufacturés représente $378,082,189.

Je constate par ce tableau que les navires pour le transport des marchandises par eau, construits au Canada, représentent une somme de $6,575,417 et je vous demande, monsieur le président, si c'est la position que nous devrions occuper dans cette industrie. Nous devrions rougir de constater qu'il ne se construit pas plus de navires au Canada et quand il se présente une si belle occasion d'encourager l'industrie maritime, nous devrions faire tout en notre pouvoir pour en profiter.

Pendant que je suis sur ce sujet, j'en profiterai pour donner quelques chiffres indiquant l'augmentation de la production industrielle dans certaines grandes villes du Canada. A Hamilton, la valeur de la production industrielle a augmenté de 292.51 pour 100. Maisonneuve, qui se trouve dans ma circonscription, passe pour une ville peu importante, mais elle a fait d'énormes progrès depuis l'installation des grandes aciéries et, d'après les rapports, la production industrielle de cette ville a augmenté de 469.68 pour 100. A Peterborough, il y a d'importantes usines et la production industrielle a augmenté de 309.75 pour 100; à Sydney, de 2,698.26 pour 100; au Sault-Sainte-Marie, de 832.78 pour 100; à Lachine, dans le comté de Jacques-Cartier—qui est supposé être un village, mais qui est en réalité la ville la plus importante du comté—la production industrielle a augmenté de 363.49 pour 100.

Je cite ces chiffres, monsieur le président, pour faire voir que partout où des aciéries ont été établies il y a eu une forte augmentation dans la production. Hamilton, qui est notre sixième ville, sous le rapport de la population, occupe le troisième rang sous le rapport de la production industrielle, avec une augmentation de 292.51 pour 100 en 29 ans. Il me semble qu'après avoir fait cette constatation, il est inutile de chercher d'autres arguments pour démontrer que l'industrie de la construction maritime

serait un grand avantage pour le pays. Je prétends de plus que la politique du Gouvernement, si elle était adoptée, laisserait le pays sans protection. Les honorables députés de la Colombie-Anglaise n'oseront pas prétendre que le littoral du Pacifique ne doit pas être protégé. S'il doit être protégé, quelle sorte de protection convient-il de lui donner? Peut-on prétendre que des navires de guerre seraient inutiles sur les côtes de l'ouest? Les navires de la mer du Nord pourraient-ils se rendre dans les eaux du Pacifique, si les hostilités éclataient ou même si un danger nous menaçait. Il a été question plus d'une fois dans cette Chambre du péril jaune qui pourrait fort bien éclater un jour ou l'autre, dans la Colombie-Anglaise. Ceux qui ont voyagé, qui ont parcouru le pays de l'ouest à l'est, et qui ont observé, ne nieront pas que la race jaune peut devenir un danger dans cette partie du Canada.

Il y a quelques années, les immigrants de l'extrême Orient étaient considérés comme d'une classe inférieure et celui qui aurait dit, il y a cinq ans, que la Chine serait aujourd'hui en république, aurait fait rire de lui. Quelles seront les conséquences de cette émancipation de la Chine? Suppose-t-on que cette population de 400,000,000 d'hommes ne progressera pas et ne prospérera pas, comme celle des autres pays? Autrefois, les Chinois qui venaient au Canada étaient exclusivement employés aux gros travaux manuels, mais peu à peu ils ont fait leur chemin et ont envahi les carrières commerciales. On en trouve maintenant dans presque tous les genres d'occupations. Ils font concurrence aux Canadiens et même une concurrence ruineuse pour nous. Ils sont devenus un facteur dans le monde économique.

Pour toutes ces raisons, les Canadiens de l'Ouest se sentent mal à l'aise et redoutent des complications dans le développement de leur commerce et de leurs industries.

L'immigration japonaise inquiète aussi les citoyens de la Colombie-Anglaise, et elle devient de plus en plus nombreuse. Ces deux races dont je viens de parler connaissent chaque pouce de notre territoire et les événements ont démontré ce qu'elles peuvent faire.

Pour toutes ces raisons, ne devons-nous pas nous mettre en état de pouvoir offrir une résistance effective, si jamais le besoin s'en présentait? Comment pourrions-nous le faire, avec des navires stationnés à des milliers de milles des côtes menacées? Au point de vue des intérêts économiques du littoral du Pacifique, l'établissement d'une industrie maritime sur ces côtes est une nécessité absolue. L'honorable député de Vancouver (M. Stevens) ne peut pas s'opposer à la construction de grands navires, pas plus que l'honorable député de Victoria-et-Nanaïmo (M. Barnard). S'il en était autrement, je serais tenté de leur reprocher de refuser de l'ouvrage à ceux qui comptent sur le labeur de chaque jour pour assurer leur existence. Les mines de charbon de la Colombie-Anglaise ne profiteraient-elles pas considérablement de l'installation de chantiers meritimes, sur les côtes du Pacifique?

Un mot maintenant, de l'importante question du tarif douanier. Il est évident que l'envoi d'une pareille somme en dehors du pays aura pour effet d'élever le tarif ou du moins d'empêcher l'abaissement des droits sur les choses les plus nécessaires à l'existence. Si la contribution doit avoir cet effet, le prix de la vie en sera certainement augmenté, et croit-on que notre population soit en état de supporter ce surcroît d'obligations? Les membres de cette Chambre qui reçoivent régulièrement leur indemnité peuvent croire que la prospérité est telle que la paix et l'aisance règnent dans tous les foyers, que les ouvriers vivent dans l'aisance et doivent être satisfaits de leur sort. S'il y a des députés qui ont cette idée, ils se bercent d'une singulière illusion. Ils apprendront probablement, à leurs frais et dépens, que les ouvriers de ce pays sauront prendre les moyens d'empêcher qu'on élève encore le coût de l'existence et ne permettront pas aux millionnaires d'envoyer notre argent hors du Canada, sans la permission des électeurs. Le Gouvernement s'aventure sur un terrain très dangereux et il assume une terrible responsabilité.

Je dirai un mot maintenant de la fédération impériale, ou de la politique d'association, comme l'appelle l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames). Quel serait le résultat de cette politique, au point de vue économique? L'autonomie est considérée comme une chose sacrée, au Canada. Les ouvriers, dans leur sphère d'action, ont toujours été et sont plus que jamais jaloux de leurs droits. Grâce à l'autonomie, le travail organisé a forcé les autres classes de la société à le respecter. Grâce à l'autonomie, le peuple est parvenu à voter lui-même les lois qui le régissent. A titre de citoyens, à titre de créateurs de la richesse, les ouvriers sont unanimes à ne pas vouloir être gouvernés par un pouvoir qui échappe à leur contrôle. On prépare des jours sombres pour ce pays, si on permet à une poigné d'hommes ambitieux, à l'affût des titres et des honneurs, de nous jeter dans les bras de l'impérialisme. J'ai confiance dans la classe ouvrière et dans la classe agricole de ce pays et je suis convaincu qu'elles ne toléreront pas une politique aussi rétrograde que celle que propose le Gouvernement.

Il est temps que la voix du peuple de ce pays soit entendue—non seulement celle de Toronto, mais celle de toutes les parties du Canada. Je suis convaincu, monsieur le

président, que la voix des ouvriers de Toronto va répondre en protestant contre ce cadeau de $35,000,000 à la mère patrie, car ce montant enrichira de gros constructeurs de navires de l'empire. A mon avis, le Gouvernement se trouve en très mauvaise posture, et j'espère qu'il aura l'occasion, avant longtemps, de réaliser cette vérité dans toute son amplitude. On a beaucoup parlé au sujet d'une représentation mieux proportionnée à cette Chambre. J'estime que j'ai plus que tout autre député le droit de me plaindre à ce propos. Le dernier dénombrement a démontré l'insuffisance du nombre de députés à cette Chambre; il a indiqué également où l'on devait augmenter et où l'on devait diminuer le nombre des représentants, conformément à la Constitution qui nous régit. Durant nombre d'années j'ai fait partie de différentes sociétés, et j'ai appris par là même à respecter la constitution de chacune des sociétés auxquelles j'appartenais. La moindre atteinte portée au plus infime de ces règlements a toujours été considérée comme étant un manque de confiance. Je suppose que la Constitution qui doit régler tout ce que nous faisons ici est encore—et de beaucoup—plus sacrée, et, dans ce cas, quiconque se permet de la violer doit être tenu pour indigne de la confiance mise en lui. Or, si la Constitution réclame un remaniement de la carte électorale, pourquoi le Gouvernement ne le fait-il pas? Pourquoi n'aurais-je qu'un vote à donner en cette Chambre, lorsque la population de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter dépasse de 2,000 âmes celle des comtés représentés ici par cinq ministres du cabinet? Qu'on prenne la population des divisions représentées par l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), par l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier), par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), par l'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre) et aussi celle que représente l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley), en qualité de ministre sans portefeuille, et l'on constatera que la population de Maisonneuve dépasse d'environ 2,000 âmes celle de ces cinq divisions électorales réunies. Pouvons-nous dire que, dans des circonstances pareilles, le peuple a la représentation qu'il devrait avoir au point de vue du chiffre de la population—cinq membres du cabinet, avec toute leur influence—alors que moi, représentant de la classe ouvrière, je n'ai qu'un vote à donner sur toutes les questions qui se débattent ici? Je laisse à tout homme doué de raison à décider du cas, et je suis convaincu que le sens commun aussi bien que celui de la justice la plus élémentaire réclament instamment une nouvelle répartition.

Mon cas n'est pas unique. On a démontré plus d'une fois que le refus apporté à la requête de mon honorable ami d'Assiniboine (M. Turriff) était injuste, contraire à la Constitution et aux intérêts bien entendus des électeurs de ce pays. A maintes et maintes reprises, on a affirmé, en cette Chambre même, que ce qui menaçait la Grande-Bretagne, c'était le péril de la famine; en effet, elle ne saurait subsister par elle-même plus de trois mois sans que ses habitants ne fussent en proie à un malaise inquiétant.

Il y a quelques années déjà, on a débattu un projet d'une importance considérable—celui relatif à la construction d'un tunnel sous la Manche. On a proclamé alors que la réalisation de cette entreprise mettrait les Iles-Britanniques en péril du côté de la France, bien qu'alors, comme elles le sont aujourd'hui, les relations entre ces deux grandes puissances furent des plus cordiales. M'est avis que ce n'était pas là le motif véritable et que ce ne fut pas une question de défense qui entrava l'exécution de ce projet. La raison exacte, si je ne me trompe, c'était que les grands constructeurs de navires envisageaient cette entreprise comme pouvant être de nature à les empêcher de réaliser les énormes bénéfices qu'ils obtenaient dans la poursuite de leur industrie. Pourtant, il semble que l'union des Iles-Britanniques au continent, par ce tunnel, aurait été d'un avantage exceptionnel au point de vue commercial, comme à celui d'une protection mutuelle. On eut dépensé moins d'argent en armements de toutes sortes, et le fardeau qui pesait sur le contribuable anglais eut été plus léger; toutefois, pour une raison ou pour une autre, ce fameux projet fut abandonné.

Monsieur le président, je terminerai en demandant aux ministres de se rappeler qu'ils n'ont aucun droit d'imposer au pays les vues que certains entretiennent contre les vœux de la masse. Si les ministres sont certains que la majorité des électeurs les approuve, pourquoi n'en appellent-ils pas au peuple et pourquoi, une fois pour toutes, cette question très épineuse ne sera-t-elle pas réglée par ce moyen? Cet appel au pays ferait voir la bravoure de nos honorables amis de la droite. C'est par ce moyen seul que nous pourrons en mesurer l'amplitude. Le Gouvernement ne devrait rien craindre, car la somme de bien qu'il a accomplie déjà est telle que la population de ce pays saura assurément le récompenser comme il mérite de l'être; toutefois, s'il tente l'épreuve, je me permets de lui conseiller d'avoir en réserve plusieurs drapeaux différents, car celui qu'il a arboré tant de fois ne suffit plus aujourd'hui à rallier sous ses plis les électeurs du Canada. En toute vérité, je crois que le peuple ne permettra pas qu'on hisse l'Union Jack dans le but unique d'atteindre des fins politiques quelconques, ainsi qu'on l'a fait dans le passé, car ce drapeau s'impose trop vivement au respect de tous.

M. VERVILLE.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): Après ce débat très prolongé sur cette disposition du projet de loi en discussion, et tenant compte du fait que j'ai déjà pris la parole pour discuter ce bill, je ne puis m'attendre à mettre en relief quelques détails qu'on ne connaisse pas déjà.

Toutefois, il y a un ou deux points que je veux faire ressortir davantage. Ce projet de loi a donné lieu à un débat qui s'est poursuivi durant plusieurs jours et, bien que les honorables membres de la droite aient assisté régulièrement aux séances de cette Chambre, étant données toutes les circonstances qui nous entourent, je crois encore qu'il importe de considérer que nous, membres de la gauche, et que le pays, en général, avons été plus ou moins surpris de constater l'inutilité de tout ce que nous avons fait dans le but de faire sortir de leur mutisme presque complet nos adversaires en cette enceinte. Je ne puis comprendre quels sont les faits qui ont porté ces derniers à en venir à la conclusion qu'il ne leur incombe pas de prendre part à la discussion qui se poursuit maintenant dans cette Chambre à propos de ce projet de loi. Le fardeau est plus grand dans le cas du parti conservateur que dans celui des membres de la gauche, si l'on tient compte de la nature du projet que nous étudions maintenant. Les ministres sont tenus de nous fournir force renseignements au sujet de cette nouvelle orientation politique.

Je crois que nous pouvons poser aux honorables membres de la droite certaines questions relatives à la conduite qu'ils ont tenue dans le passé sur ce problème, questions auxquelles le pays exige qu'ils répondent. Et, tout d'abord, on a le droit de demander aux membres qui appuient le Gouvernement actuel d'expliquer au Parlement et au pays pourquoi ils ont modifié entièrement leur politique de 1909, pour s'associer un parti politique de la province de Québec, parti décidément opposé à la politique à laquelle ils ont déclaré adhérer en 1909 en ce Parlement même. Alors même que le projet soumis par le Gouvernement mériterait à plusieurs points de vue notre approbation, il n'en incomberait pas moins aux membres du Gouvernement d'expliquer leur volte-face à la population de ce pays. A moins qu'ils n'invoquent une raison quelconque ayant au moins l'apparence de la sincérité, ils ont mauvaise grâce de se plaindre de l'opposition que les membres de la gauche ont soulevé et maintiennent contre cette mesure. Je crois que l'on ne devra jamais pardonner au Gouvernement la ligne de conduite qu'il suit.

Que l'on compare l'attitude que le parti libéral a adoptée, lors de l'élection partielle d'Hochelaga, il n'y a pas très longtemps, avec celle que le parti conservateur a suivie lors de l'élection maintenant fameuse de Drummond-Arthabaska en 1910. Dans le premier cas, le chef de la gauche a dit à ses partisans qu'il n'était de l'intérêt ni du parti, ni du pays—le Gouvernement n'ayant pas encore fait connaître sa politique navale—de faire de l'opposition au candidat ministériel qui était obligé de se faire réélir après avoir accepté de faire partie du cabinet.

Je crois que le chef de l'opposition a pris, en cette occurrence, une position digne et honorable. Je suis persuadé que les tactiques adoptées par l'opposition de 1910, lors de l'élection partielle de Drummond-Arthabaska, ne sauraient être comparées favorablement avec l'attitude prise par le parti libéral lors de l'élection d'Hochelaga.

Il est une autre raison qui devrait engager les membres de la droite à exposer ici même leurs vues dans le cas de ce projet de loi, c'est précisément celle que peuvent invoquer les membres de la gauche dans l'opposition qu'ils font au projet de loi en discussion. Je crois que le Parlement a le droit de connaître la nature de la politique que le Gouvernement veut arrêter de façon à la rendre permanente. M'est avis qu'une opposition parlementaire aurait raison de dire au Gouvernement qu'à moins qu'il n'énonçat sa politique navale permanente, il ne saurait réussir à faire étudier par le Parlement un projet basé sur une urgence ou sur une nécessité temporaire.

Examinons où le pays en est au sujet de la question du service naval. En 1910, nous avons inscrit à nos statuts la loi relative au service naval, loi qui avait été approuvée par les deux grands partis politiques du Canada. C'était là, du moins, un commencement, et cette attitude fut approuvée par une très grande majorité de nos concitoyens. Sans motif avoué, le parti ministériel a ignoré cette loi. Il a tenté d'abord de faire croire au pays que le Parlement ferait disparaître ce statut de l'ensemble de nos lois; d'autres fois, et d'une façon touchante, il a voulu nous faire croire qu'avant longtemps il étudierait sérieusement la question. Entre temps, cette loi n'en reste pas moins dans notre législation. Conformément au pouvoir que lui accordait cette loi, l'ancien Gouvernement a acheté le "Niobé" et le "Rainbow". Le "Niobé" devant servir de navire-école, beaucoup de jeunes gens prirent du service et je suppose que nombreux sont ceux qui ont continué de servir sur ce vaisseau. Ce dernier est encore la propriété de l'Etat et il se trouve encore sous la direction du département des Affaires navales. Cependant, nous nous trouvons en face de cette situation étrange et inexplicable qu'on n'invite plus les jeunes gens à prendre du service sur ce navire qui, en vérité, ne fait aucune besogne qui relève de sa raison d'être; ce vaisseau est

inutile, tout cela, parce que le Gouvernement ne juge pas à propos de faire connaître ce que sera sa politique permanente.

Il semble raisonnable de penser qu'à moins que le Gouvernement n'annonce la décision finale à laquelle il en est arrivé au sujet de l'emploi et de l'administration des deux navires qu'il a achetés, il y a deux ou trois ans, le Parlement ne doit pas voter l'argent demandé pour ce service. Il n'existe pas de raison qui empêche les ministres de faire connaître leur politique navale permanente. Grâce à l'expérience que le département naval a acquise au cours de ces deux ou trois dernières années, et grâce à l'aide que l'amirauté est toujours prête à donner lorsqu'on s'adresse à elle dans des circonstances pareilles, il ne faudrait pas beaucoup de temps aux ministres pour formuler leur politique navale permanente.

Le Gouvernement n'a aucune raison de tarder à faire connaître au public ce qu'il se propose de faire des vaisseaux qui, à l'heure actuelle, font partie de la marine canadienne. Il est fort humiliant, surtout pour ceux de nos compatriotes qui appuyaient l'ancien Gouvernement de constater qu'un vaisseau payé de nos propres deniers, un vaisseau destiné à marquer le premier pas vers l'organisation d'une marine canadienne, doive être pour ainsi dire mis de côté pour l'unique raison que les membres de la droite sont alliés avec un certain parti politique de la province de Québec, dont la naissance, l'existence et peut-être aussi la disparition furent ordonnées de façon à servir leurs projets. Pour ma part, je suis prêt à ne combattre le présent projet de loi que sur ce seul point: c'est que tant que le Gouvernement n'aura pas fait connaître son programme naval définitif, le Parlement ne devra pas adopter la loi qui nous occupe en ce moment.

Il est encore une autre objection fondamentale. Le projet de loi n'a aucune raison d'être. La loi du service de la marine donne toute latitude au Gouvernement d'exécuter le programme que visent les dispositions du bill. Cette loi autorise le Gouvernement à acquérir ou construire des vaisseaux pour le service de la marine canadienne. Certains députés et partisans du ministère qu'il ne s'agit pas de faire don de ces navires à l'amirauté, mais simplement de les faire construire et de les mettre à la disposition de l'amirauté anglaise sous certaines conditions. Que les navires soient construits pour faire partie de la marine canadienne ou pour être mis à la disposition de l'amirauté anglaise, cela ne change rien à la question. Le ministre de la Marine et des Pêcheries disait à la Chambre, hier soir:

> Le Gouvernement ne se propose pas de faire don de navires à l'amirauté.

M. MACLEAN (Halifax).

Telle n'est pas la conclusion qu'une multitude de Canadiens tirent, non sans raison, du projet du Gouvernement. Il se peut, j'en conviens, que certains membres du cabinet aient fait des déclarations propres à faire supposer autre chose, mais le peuple n'en reste pas moins convaincu—et c'est là l'essentiel—que l'on invite le Parlement à voter une somme de $35,000,000 destinée à la construction de trois cuirassés d'escadre dont il sera fait don à l'amirauté. Et le ministre ajoutait:

> On l'a mainte fois répété à la Chambre, le projet du Gouvernement consiste à mettre ces navires à la disposition de l'amirauté, à condition que le Canada puisse en tout temps les reprendre pour les ramener dans ses propres eaux. Ces navires, si je ne me trompe, resteront complètement étrangers au programme naval de l'amirauté.

Voilà qui prouve de façon assez concluante que le projet de loi actuellement à l'étude n'a, ainsi que je le prétends, aucune raison d'être. Sous le régime de la loi actuelle, le Gouvernement est pleinement autorisé à faire construire les trois cuirassés en question, pourvu que le Parlement lui ouvre des crédits à cette fin. Cette manière de procéder serait en toute circonstance la plus logique; elle serait conforme à la décision du Parlement en 1909, qui plaçait la question hors du domaine de la politique, conforme aussi aux prescriptions de la loi du service de la marine, et nous n'aurions pas à examiner les articles du présent projet de loi. D'ici à ce que l'on ait besoin des cuirassés d'escadre que le Gouvernement projette de faire construire, la crainte d'une guerre que l'on nourrit actuellement en Europe se sera tout probablement dissipée.

Pour ces trois raisons, je considère que le Parlement a le droit d'exiger des explications du ministère. Nous voulons, en premier lieu, que le Gouvernement nous dise franchement, sans détour, pourquoi il a rejeté le programme que le Parlement avait été unanime à adopter en 1909 pour contracter ensuite, dans un but politique, une alliance malsaine avec le parti nationaliste de la province de Québec; nous voulons, en deuxième lieu, savoir quel sera son programme naval définitif; troisièmement, nous affirmons que les navires que l'on projette de faire construire à la faveur des dispositions du présent projet de loi, pourront être construits en exécution de la loi du service de la marine.

Le Gouvernement est blâmable non seulement parce que depuis trois ans il n'a fait que tergiverser sur la question de la défense sur mer, mais aussi à cause de son attitude au cours des quelques derniers mois, comme à cause des diverses démarches qui ont abouti au dépôt du présent projet de loi. Point n'était besoin d'entraîner dans cette discussion le gouverne-

ment anglais et l'amirauté. En ceci, il a fait montre d'autant de maladresse qu'en matière de défense navale depuis que la question occupe l'attention du pays.

La première objection à la manière dont cette question a été portée à la connaissance du public, c'est qu'on s'y est pris de façon belliqueuse. Le premier ministre s'est efforcé de faire agréer son projet par le Parlement en prétextant que la guerre était sur le point d'éclater. Pour la première fois le Parlement du Canada prenait une atttitude provocante sur des choses qui ne concernent que l'Europe. Cela, à mon avis, était inutile, et il me paraît bien évident que le gouvernement anglais et l'amirauté n'auraient pas dû intervenir dans cette discussion.

Le premier ministre était tenu de formuler son programme. Après avoir pris tout le temps voulu pour se convaincre que la situation européenne était de nature à lui donner raison de faire à l'amirauté anglaise un cadeau extraordinaire de $35,000,000 en espèces ou sous forme de navires, il aurait dû prendre sur lui-même de conseiller au Parlement de faire cette dépense. Au lieu de cela, il a accompagné ses observations d'un mémorandum émanant de l'amirauté et, si je ne me trompe, donné à entendre au Parlement que c'est sur les faits énoncés dans ce mémorandum qu'il se fondait pour demander au Parlement de voter l'octroi de cette somme de $35,000,000, voulant par là, à ce qu'il m'a semblé, se dégager lui-même et dégager son cabinet de toute responsabilité pour n'en faire peser que sur l'amirauté anglaise et les membres du gouvernement britannique. Cela était peu loyal, sans motif et inutile.

S'il convenait que certains passages du premier mémorandum fussent portés à la connaissance du Parlement par la voie officielle, il est certain que l'on n'aurait pas dû donner communication de la majeure partie de ce document. Et ce dernier était répréhensible en ce qu'il permettait au Gouvernement, ainsi que je l'ai déjà fait observer, de faire peser entièrement sur l'amirauté anglaise la responsabilité de ses projets.

Sous presque tous les rapports, le mémorandum, en fin de compte, n'était pas censé devoir fournir de renseignements secrets à quiconque désirait en obtenir; et c'était peu loyal que de demander à l'amirauté d'exposer les faits au Parlement canadien en les disposant de telle sorte que le premier ministre pût venir dire: La Grande-Bretagne est en danger, son prestige est menacé et ses flottes ne sont plus aussi invincibles qu'autrefois; il est donc de notre devoir de voter cette somme. Cela n'était pas loyal, puisque l'amirauté anglaise se serait bien gardée de déclarer en Angleterre que la situation était de nature à compromettre le prestige de la mère patrie, et qu'elle n'aurait pas osé exposer les faits en les disposant de telle sorte qu'un membre quelconque du Parlement pût conclure à l'existence d'un tel danger.

J'ai déjà dit de ce document qu'on a eu recours à la contrainte pour l'obtenir de l'amirauté. Le représentant de Calgary (M. Bennett) a trouvé mauvais que je me serve du mot "contrainte", mais en faisant son objection, il ne prenait ce mot que dans son acception judique. La contrainte est susceptible, cela va sans dire, de s'exercer de diverses manières. Si le premier ministre d'une colonie quelconque voulait donner trois navires, il pourrait bien, ce me semble, faire son offre de façon à se faire transmettre un mémorandum propre, du moins apparemment, à motiver ce mode de contribution. Si le premier ministre est allé dire à l'amirauté: Le programme de mon Gouvernement consiste à fournir trois navires de guerre; en voulez-vous? l'amirauté ne pourrait faire autrement que de les accepter.

M. BLAIN: L'honorable député ne pense-t-il pas que ce serait assez déshonnête pour le premier ministre du Canada et des hommes d'Etat anglais de se procurer un document en usant d'un tel procédé?

M. MACLEAN: Il n'y aurait rien de déshonnête à cela si le régime des contributions était sain et que le premier ministre le jugeât tel. Mais rien ne prouve que ce dernier ait discuté avec l'amirauté anglaise la question de savoir s'il valait mieux poursuivre et développer la politique navale du Canada ou la laisser là pour fournir trois cuirassés. Le mémorandum, à ce qu'il me semble, indique que je ne me trompe pas en disant que notre premier ministre avait dû annoncer d'avance à l'amirauté que le Canada se proposait d'accorder de l'aide et que celle-ci revêtirait la forme de trois vaisseaux. Rien n'indique que l'avis de l'amirauté, si on l'avait sollicité, eût été défavorable à la poursuite de la politique navale du Canada.

M. BLAIN: Et l'honorable député considère qu'il n'y aurait rien de déshonnête à se procurer le document de cette manière?

M. MACLEAN: Je n'y vois rien de déshonnête, mais je ne trouve pas que la manière d'agir du premier ministre envers l'amirauté soit d'une franchise et d'une loyauté parfaites. Tout cela, je l'avoue volontiers, me paraît avoir été dicté par quelque raison politique. L'opposition de la gauche vient en grande partie de ce que nous doutons de la bonne foi de nos adversaires sur cette question, persuadés que nous sommes que les seules circonstances critiques dont ils se soient jamais rendu compte sont celles où se trouve leur propre parti politique.

Dans un autre cas, nos adversaires ont encore mêlé mal à propos des hommes publics anglais et des membres du gouvernement britannique à la discussion de cette question. Lorsque le premier ministre fit part de son projet au Parlement, il chercha à la faire agréer en disant que le Canada, d'après ce qu'on lui avait appris, serait admis à jouer un rôle important dans les conseils de l'empire.

Plus tard, la nouvelle se répandit que M. Harcourt avait envoyé une déclaration à cet effet. Le document officiel que le premier ministre a reçu ne renferme pas la moindre preuve à l'appui de cette croyance. Lorsqu'il a été publié, nous avions constaté qu'on a proposé au premier ministre la même chose qu'on avait proposé à son prédécesseur, le présent chef de l'opposition, lorsqu'il assistait à la conférence impériale en 1911.

La dernière preuve du désir évident des membres de la droite d'entraîner le gouvernement anglais dans nos querelles au sujet des affaires navales se trouve dans le mémoire de M. Winston Churchill, premier lord de l'amirauté, mémoire communiqué au Parlement ces jours derniers. Il ne sert qu'à causer de l'aigreur en ce pays à cause de l'ingérence des fonctionnaires anglais dans des affaires que nous nous croyons en mesure de régler. Je ne suis pas porté à prendre à partie le premier lord de l'amirauté pour son mémoire et sa lettre, tout porté que je suis à reprocher au premier ministre et au Gouvernement de les avoir sollicités. Aimant à étudier l'histoire, ils auraient dû s'apercevoir aussitôt de la perturbation que pourrait causer en ce pays l'ingérence de la bureaucratie anglaise dans une telle affaire.

Certains députés semblent croire que le mémoire transmis par le premier lord de l'amirauté est une justification de leur attitude sur la question navale, et ils y voient une réprobation directe de l'attitude des membres de l'opposition. Certaines opinions du premier lord de l'amirauté ne donnent pas lieu à des objections graves, mais d'autres en font naître.

Dans la première partie du document, M. Winston Churchill émet l'avis que les cuirassés projetés ne pourraient pas être construits avec célérité au Canada, et que l'opinion contraire ne repose pas sur la connaissance des faits qui se rapportent à la question. Les députés de la droite cherchent à faire croire que la gauche a pour programme de faire construire en ce pays les dreadnoughts des deux escadres, si le Canada adoptait le projet de la création de deux escadres. Dans une circonstance antérieure, j'ai nié que ce fût là l'intention des membres de la gauche. Je renverrai nos adversaires à l'amendement à la résolution qui sert de base au projet de loi,

M. MACLEAN (Halifax).

amendement que le chef de l'opposition a proposé le 12 décembre:

Que toute mesure tendant à accorder l'aide du Canada à la défense navale de l'empire qui ne comprendrait pas un système permanent de participation, au moyen de navires possédés, équipés et entretenus par le Canada et ne pourvoiraient pas à leur construction aussitôt que possible en Canada, ne serait pas une expression adéquate ou satisfaisante des aspirations du peuple canadien au sujet de la défense navale.

Je dis donc que les députés de la droite n'ont pas raison de répéter si souvent que le programme de l'opposition demande, entre autres choses, la construction immédiate de cuirassés d'escadre de première classe au Canada. Telle n'est pas la pensée des membres de la gauche. L'opposition est d'avis qu'on devrait commencer dans le plus court délai à construire une escadre, ou des escadres, selon ce que le Canada pourra raisonnablement exécuter. Nous nous rendons fort bien compte que la construction en ce pays de cuirassés d'escadre de première classe ne peut pas être entreprise immédiatement, que c'est une œuvre dont l'accomplissement peut à bon droit exiger des années. En tant que le premier lord de l'amirauté se prononce contre la construction immédiate de dreadnoughts au Canada, je ne suis pas disposé à critiquer beaucoup cette opinion, bien que je sois d'avis que c'est un désir et une ambition légitimes de la part du peuple canadien que de vouloir, dans le cours régulier des événements, établir au pays des chantiers de construction navale. Grâce à l'expérience qu'il acquerra dans la construction de plus petits bâtiments de guerre et de commerce, un jour viendra bientôt où il sera en état de construire des cuirassés de première classe avec autant de compétence et de succès que l'on observe chez nos voisins du Sud, après trente années seulement d'expérience.

De plus, le mémoire de M. Churchill insiste sur la nécessité d'une très lourde dépense afin de se procurer un emplacement convenable pour un chantier maritime, et le premier lord de l'amirauté essaie d'effrayer le Canada en laissant entendre que c'est une affaire très coûteuse que d'obtenir en ce pays un fonds de terre pour un chantier de construction navale. A cela je répondrai que le premier ministre du Canada n'aurait pas dû engager le premier lord de l'amirauté à faire une assertion aussi absurde. Par esprit de justice et par bonté, le premier ministre, ayant reçu ce document, aurait dû le renvoyer à M. Churchill en lui disant de supprimer une assertion aussi absurde.

Quelques VOIX: Très bien: très bien!

M. MACLEAN: Je sais qu'une compagnie a acheté, il y a quelques années, et détient encore dans le port d'Halifax un terrain destiné à l'établissement d'un chan-

tier maritime. L'un des plus gros actionnaires de la compagnie fait partie d'une grande maison de construction navale d'Angleterre. Je me rappelle m'être rendu sur ce terrain en juillet ou en août avec les propriétaires d'un chantier anglais de construction navale qui considéraient que l'emplacement était bien choisi, mais que l'enlèvement d'une partie du roc afin d'obtenir la pente voulu jusqu'au rivage serait très coûteux. Dans ce cas, pour obtenir la pente voulue, il aurait fallu enlever beaucoup de roc sur toute l'étendue de la propriété pour se servir de celle-ci pour la construction de navires. Dans ces circonstances, l'assertion concernant les chantiers, que renferme le mémoire de M. Churchill est absurde, et je suis charitable en parlant ainsi.

Le mémoire affirme aussi que, bien que l'amirauté anglaise eût été prête en 1909 à coopérer avec le gouvernement canadien en lui prêtant pour sa flotte un certain nombre d'officiers, la situation est bien différente aujourd'hui, et qu'il serait impossible de détourner du service impérial le nombre d'officiers dont la flotte canadienne projetée pourrait avoir besoin. Voilà une autre assertion que le premier lord de l'amirauté aurait fort bien pu laisser de côté. S'il est vrai que l'amirauté anglaise n'a pas d'officiers de marine et qu'il lui serait impossible d'en céder au service naval canadien, s'il en existait un, la situation ne manque pas de gravité. Je voudrais savoir où l'amirauté se procurera des officiers pour les trois dreadnoughts que nous nous proposons de donner aux termes du présent bill. Cependant, si ce que le mémoire laisse entendre était vrai, ne serait-ce pas une puissante raison de nous mettre à l'œuvre immédiatement pour établir un service d'entraînement naval qui pourrait former peu à peu des marins assez bien instruits pour devenir officiers dans la marine anglaise?

Si les membres de la droite peuvent découvrir dans cette partie du mémoire, ou dans la lettre du premier lord de l'amirauté, une justification de leur politique, je ne le puis pas moi-même. Si l'on peut logiquement inférer quelque chose de l'un ou de l'autre de ces documents, c'est que le grand problème que l'amirauté a aujourd'hui à résoudre, c'est d'avoir des hommes et non des navires.

Des personnes renseignées en Grande-Bretagne nous ont aussi dit depuis un an environ que le problème qui se pose à l'amirauté, ce n'est pas la question des unités de la flotte, mais plutôt celle des effectifs, et ce besoin est apparemment devenu plus urgent depuis la récente décision de l'Allemagne d'augmenter le nombre des hommes prêts à combattre. C'est l'avis d'écrivains éminents qui ont traité la question navale en Angleterre. Au cours du débat, on a cité plusieurs extraits des ouvrages d'un de ces auteurs, M. Hurd, et je désire en ajouter un ou deux, afin de démontrer combien est importante la question de l'effectif de la marine anglaise—qu'elle est beaucoup plus importante que la question du nombre des navires. A la page 27, M. Hurd dit:

> La provocation de l'Allemagne consiste dans l'augmentation des effectifs prêts pour la guerre, en somme, dans l'obligation d'enrôler 30,000 hommes de plus pour la flotte anglaise, ainsi qu'un nombre proportionné d'officiers. La prochaine lutte dépendra moins des armements que du nombre des hommes disciplinés. On peut fabriquer le matériel à la hâte, les hommes doivent être dressés à la longue et doivent, par conséquent, être obtenus plusieurs années avant qu'on ait besoin de leurs services.

Plus loin, l'auteur ajoute:

> Le peuple anglais n'a pas besoin de se mêler des affaires de l'Allemagne; il aura assez à faire de s'occuper de ses propres intérêts. Tout d'abord, il doit se rendre compte que la suprématie maritime ne dépend pas uniquement de la construction de navires. Les bâtiments de guerre doivent avoir pour équipage des officiers et des hommes disciplinés et constamment rompus à la navigation; ceci est pour nous le côté le plus coûteux des préparatifs navals. Ces facteurs dépendent de la bonne organisation de la flotte en temps de paix afin de faire face aux besoins de la guerre, de l'excellence des navires qui doivent être de la plus grande vitesse, et par-dessus tout, de la bravoure des officiers et des hommes. Autrefois, ainsi que l'ont fait observer d'anciens officiers, personne n'était prêt, aucune flotte n'avait d'équipages permanents, et après que les diplomates avaient dit leur dernier mot, il était encore temps de se préparer à la guerre, ou la lenteur des premières opérations. Aujourd'hui, les diplomates peuvent ne pas avoir l'occasion de dire un mot avant que le premier coup soit porté. L'objet de la nouvelle loi de la marine allemande est de permettre au pays de frapper le premier coup.

Dans les pages suivantes de son ouvrage, l'auteur insiste sur ce point. Cela étant, ne puis-je pas légitimement conclure de tous ces faits que le moyen le plus satisfaisant et le plus pratique pour ce pays de venir en aide à la Grande-Bretagne, c'est de former des marins canadiens qui pourront prêter leurs services à la flotte anglaise lorsqu'elle en aura besoin? Elle est conforme à l'orientation que doit prendre ce pays, et c'est une raison de plus pour les membres de la gauche de dévoiler au Parlement ce qu'ils se proposent de faire des navires de la flotte canadienne, le " Niobé " et le " Rainbow ".

L'Angleterre a besoin de matelots, et plusieurs Canadiens s'engageraient sur ces navires. Nous avons au Canada des centaines de jeunes gens qui feraient d'excellents marins et si l'on a cessé d'exercer les cadets sur les navires du gouvernement, c'est simplement parce que le parti ministériel veut payer sa dette au parti nationaliste de la

province de Québec. Il ne nous est pas permis de développer le service naval canadien ni d'engager des cadets, simplement parce que l'honorable directeur général des Postes et l'honorable ministre de l'Intérieur disent: "Nous ne voulons pas."

M. DEVLIN: Monsieur le président, avant la suspension de la séance à six heures, aujourd'hui, je discutais l'article présentement soumis au comité, et je n'avais pas, malheureusement, terminé les remarques que je me proposais de faire. Je n'avais pas encore attaqué le fond même des arguments que je voulais soumettre au comité. Je disais, monsieur le président, si vous vous en rappelez, que je ne croyais pas que l'article fût complet. J'ai dit aussi que je ne crois pas qu'il fût sage d'imposer l'adoption de cet article forcément à cette Chambre. Je voulais avant de terminer mon discours donner au comité les raisons pour lesquelles je croyais que cela n'était pas sage. Il y aurait beaucoup de choses à dire à ce propos et j'espère qu'avant le renvoi du débat nous aurons ample occasion de discuter cette question sous tous ses aspects.

C'est certainement la question la plus importante qui ait jamais été discutée depuis la confération. C'est une question qui intéresse les Canadiens comme Canadiens et comme membres de l'empire. Je voudrais, sans occuper trop longtemps l'attention du comité, traiter le côté constitutionnel de nos relations avec l'empire anglais. Pour traiter ce sujet comme il le mérite, il sera nécessaire de remonter un grand nombre d'années en arrière dans l'histoire du Canada et dans l'histoire d'Angleterre, et j'espère qu'avant que nous terminions l'étude de cet article, j'aurai l'occasion de discuter ce côté de la question.

Le crédit de $35,000,000 qu'on nous demande de voter est de grande importance, et en raison de la somme et pour d'autres encore. Nous ne refuserions pas de voter ces $35,000,000 pour aider à la défense de l'empire si nous croyions que le mode proposé fût sage et juste. Mais nous ne le croyons pas; au contraire, nous croyons que la politique adoptée en 1910 dans la loi du service de la marine du Canada, et qui aurait nécessité la dépense graduelle de cette somme pour construire des navires pour la défense du Canada et de l'empire était une politique bien plus raisonnable. Il y a certaines statistiques que je n'ai pu encore obtenir au sujet de l'industrie des navires au Canada, et avant de continuer mon discours, je désire me procurer ces renseignements, qui m'aideront dans ce que j'ai encore à dire. Je continuerai mon discours un peu plus tard.

M. PUGSLEY: Je trouve dans le hansard, page 5660 (version anglaise— certaines paroles sur lesquelles j'appelle l'attention de l'honorable ministre du Travail (M. Crothers). Ces paroles ont été prononcées en mon absence. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) avait la parole, et le hansard donne le compte rendu suivant du débat:

Ce passage de la note de l'amirauté contredit une partie de la lettre qui nous dit qu'il en coûtera £15,000,000 pour installer un chantier de constructions navales.

M. CROTHERS: Il n'est pas question de chantier de constructions navales.

M. GARHAM: Cela est dit de façon à laisser croire qu'il en coûterait cette somme pour installer en Canada l'industrie des constructions navales. Cela est tout à fait erroné. On peut établir en Canada, moyennant $4,000,000, un chantier de constructions navales prêt à commencer la construction de ces bâtiments.

M. CROTHERS: Qui dit cela? Pugsley?

M. GRAHAM: A Fore-River la somme dépensée pour la construction de chantiers de constructions navales n'a pas atteint $4,000,000.

M. CROTHERS: Qui dit cela? Slippery Bill?

Ces paroles ne pouvaient s'appliquer à d'autre qu'à moi. Je n'étais pas présent lorsqu'elles ont été prononcées, mais je veux vous dire, monsieur le président, que j'ai toujours été poli dans le débat, et je me suis toujours efforcé de me conduire comme un gentilhomme envers mes honorables collègues. Je désire demander au ministre du Travail si le compte rendu du hansard que je viens de lire est fidèle.

L'honorable M. CROTHERS (ministre du Travail): Autant que je me rappelle, ce n'est pas un compte rendu exact de ce que j'ai dit. Je me rappelle que l'attention du président et du comité a été appelée sur cet incident, et le président a décidé qu'aucun député n'était particulièrement visé.

M. PUGSLEY: L'honorable député a-t-il dit: "Qui dit cela?—Pugsley?" et a-t-il demandé ensuite "Qui dit cela?—Slippery Bill"?

M. CROTHERS: Je ne puis pas me rappeler exactement ce que j'ai dit, mais l'attention du président fut appelée sur ce qui a été dit, et il décida qu'aucun membre n'était visé, et refusa d'exiger une rétractation ou une explication.

M. PUGSLEY: Je suis informé qu'il y avait d'autres raisons pour lesquelles le président n'a pas exigé de rétractation, et ces raisons se rapportaient à l'état dans lequel le ministre du Travail était à ce moment-là.

M. CROTHERS: L'honorable député n'a pas le droit de parler ainsi. Je ne sais pas où il a pris ses renseignements, et je doute même que quelqu'un l'ait ainsi renseigné.

M. PUGSLEY: Je me suis renseigné.

M. CROTHERS: Très bien, d'où que vienne votre renseignement, il est mal fondé.

M. PUGSLEY: On m'a informé que, d'après toutes les apparences, l'honorable ministre était à ce moment-là en état d'ivresse.

M. CROTHERS: C'est absolument faux. Rétractez-vous.

M. le PRESIDENT (M. Armstrong): Le ministre du Travail prétend ne pas avoir fait allusion à l'ancien ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et j'espère . . .

M. CROTHERS: J'insiste pour que l'honorable député retire les paroles qu'il vient de prononcer. J'étais entouré par une douzaine de mes amis qui savent que son accusation est entièrement fausse.

M. PUGSLEY: Je retirerai mes paroles lorsque l'honorable ministre retirera les siennes.

M.CROTHERS: Je persiste...

M. PUGSLEY: Je répète que je ne me rétracterai que lorsque l'honorable ministre se rétractera. Le hansard indique clairement que l'honorable ministre s'est conduit indignement en prononçant ces paroles à mon adresse, et ce serait beaucoup plus courageux et plus honorable de sa part s'il avouait. Tous ceux qui ont lu le hansard savent à qui il faisait allusion, et si sa mémoire ne le sert pas bien, il doit y avoir une raison pour qu'il l'ait perdue.

M. CROTHERS: J'invoque le règlement. L honorable député n'a pas le droit de parler ainsi. La question a été soulevée lors de l'incident et le président du comité a donné sa décision. Il n'a pas droit de parler ainsi. Les membres de cette Chambre connaissent l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) et me connaissent. Je m'en rapporte à eux, et spécialement à ceux qui étaient présents l'autre soir, et ils peuvent dire dans quel état j'étais. L'assertion de l'honorable député est entièrement fausse. Elle est fabriquée de toute pièce, que ce soit par lui ou par d'autres.

M. PUGSLEY: C'est un honorable député qui était présent qui m'a renseigné, et il m'a dit que telle était la raison pour laquelle on n'avait pas insisté sur une rétractation.

M. CROTHERS: Balivernes.

M. PUGSLEY: Permettez-moi, monsieur le président, de donner d'autres détails, et vous verrez comme l'honorable ministre est injuste et manque de savoir-vivre.

M. CROTHERS: Je vous demanderai, monsieur le président, si cette discussion est bien régulière.

M. le PRESIDENT (M. Armstrong): Je considère que l'honorable ministre du Travail (M. Crothers) a donné une explication satisfaisante concernant l'état dans lequel il était ce soir-là, et je crois que l'ancien ministre des Travaux publics (M. Pugsley) devrait accepter cette explication.

M. BOYCE: Je soulève la question de règlement.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, je m'inclinerais volontiers devant votre décision...

M. BOYCE: Monsieur le président, je soulève la question de règlement.

M. PUGSLEY: J'ai la parole.

M. BOYCE: Je soulève la question de règlement, monsieur le président; voulez-vous demander à l'honorable député de s'asseoir.

M. le PRESIDENT: L'honorable député soulève une question de règlement.

M. PUGSLEY: J'ai le droit de dire, au sujet de votre décision. . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député d'Algoma (M. Boyce) voudra-t-il permettre à l'honorable député de Saint-Jean de faire simplement une déclaration? Il a déjà retiré les paroles qu'il avait prononcées.

M. PUGSLEY: Je ne les ai pas retirées.

M. BOYCE: Monsieur le président. . .

Quelques VOIX: Asseyez-vous.

M. BOYCE: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois. . .

Quelques VOIX: Asseyez-vous.

M. le PRESIDENT: Silence, s'il vous plaît, messieurs. Si l'honorable député d'Agoma veut bien s'asseoir et permettre. .

M. BOYCE: Je soulève la question de règlement. comme j'en ai le droit, à propos d'une parole prononcée par l'honorab député (M. Pugsley).

Quelques VOIX: Asseyez-vous.

M. BOYCE: Monsieur le président, si vous décidez...

Quelques VOIX: Silence.

M. BOYCE: Permettez-moi seulement...

Quelques VOIX: Silence.

M. le PRESIDENT : Faites silence, messieurs, s'il vous plaît.

M. BOYCE: Si le président décide. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre, asseyez-vous.

M. BOYCE: Si le président décide que je dois m'asseoir, je suis prêt à obéir.

Quelques hon. DEPUTES: A l'ordre; asseyez-vous.

Un DEPUTE: Faites-le asseoir.

M. le PRESIDENT: Je prie nos deux honorables collègues de rester tranquilles jusqu'à ce que j'aie expliqué la situation

Si j'ai bien compris l'honorable ex-ministre des Travaux publics, il a retiré la déclaration faite au sujet du ministre du Travail.

M. PUGSLEY: Non, monsieur le président, je n'ai rien retiré.

M. le PRESIDENT: Il n'a rien retiré, mais il a promis une explication qui aurait le même effet. Tant qu'on ne permettra pas à l'honorable député (M. Pugsley) de s'expliquer clairement, il ne serait pas sage de soulever une objection.

M. PUGSLEY: Je m'incline devant votre décision, monsieur le président; et, puisque l'honorable ministre du Travail déclare qu'il n'était pas ivre quand il s'exprima ainsi sur mon compte, j'accepte sa dénégation et je dis que j'ai sans doute été mal informé et que la personne dont je tiens ce renseignement a dû être induite en erreur par la manière d'agir de l'honorable ministre. Je puis ajouter que certaines personnes agissent parfois de telle sorte que l'on attribue leur conduite à des causes tout autres que celle qui existent réellement. Voyons, que s'est-il passé? L'honorable ministre du Travail aurait employé à mon égard cette expression très blessante et, en mon absence, mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) aurait dit:

J'en appelle au président. Je crois que l'honorable ministre devrait retirer cette parole appliquée à un membre de cette Chambre.

M. le Président (M. Lalor): Je ne pense pas que l'honorable député ait visé personne en particulier.

Alors, à qui l'a-t-il appliquée?

M. GRAHAM: Le nom de l'honorable député a été prononcé deux fois.

Cela est vrai.

En justice pour la Chambre, à moins que le ministre ne déclare qu'il n'entendait parler de personne en particulier, il devrait retirer ce qu'il a dit.

M. le Président: Si l'honorable ministre avait en vue quelqu'un en particulier, il doit se rétracter.

Ce à quoi l'honorable ministre du Travail n'a point répondu; il ne s'est point excusé et n'a pas retiré ses paroles, mais il a laissé figurer au compte rendu sa lâche imputation à mon égard.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Je crois qu'il est quelque peu regrettable que l'honorable député de Saint-Jean, en relevant l'imputation dont il s'est cru atteint, ait été plus loin et ait porté contre mon honorable ami le ministre du Travail une accusation que je sais pertinemment non fondée. Je crois de mon devoir envers mon collègue et envers cette Chambre de faire cette déclaration. Il se trouve que j'étais présent lorsque se produisit l'incident, et je pense qu'après réflexion l'honorable député de Saint-Jean sera disposé à retirer son assertion qui est absolument dénuée de fondement. Je ne dis pas qu'elle le soit dans l'esprit de mon honorable ami, mais je pense que sa bonne foi a été surprise et qu'il a fait une assertion qu'il va, j'en suis sûr, retirer.

M. PUGSLEY: J'ai le plus grand respect pour le ministre des Finances qui s'est toujours montré juste et courtois, mais, je l'en fait juge, le ministre du Travail s'est-il conduit dans cette circonstance avec la civilité que nous avons le droit d'attendre de la part d'un membre de cette Chambre?

M. WHITE: Je ne pense pas que je sois tenu de formuler une opinion sur ce point.

Quelques DEPUTES: Si, si.

M. WHITE: Le président a déjà tranché cette question. Si je ne me trompe, le président a décidé que l'expression en question ne s'appliquait à personne en particulier dans cette Chambre. L'honorable député s'est cru visé et, sans doute, comme je l'ai déjà dit, il s'en trouve blessé, mais il a dépassé les bornes de sa circonspection habituelle en réitérant la déclaration qu'il a faite ici et que je sais être absolument sans fondement.

M. PUGSLEY: Alors, si l'honorable ministre a été un spectateur impartial, qu'il nous dise s'il approuve l'action du ministre du Travail dans cette circonstance.

M. WHITE: Le président a déjà décidé la question.

M. PUGSLEY: Non, le président ne l'a point décidée. Voici ses dernières paroles:

Si l'honorable ministre avait en vue quelqu'un, il doit retirer ce qu'il a dit.

Et le ministre du Travail n'a rien répondu.

M. WHITE: Je demande pardon à mon honorable ami, et je lui ferai remarquer que le compte rendu des débats est très incomplet ces jours-ci. Il me semble bien que le ministre du Travail assura le président que cette remarque ne visait en particulier aucun représentant en cette Chambre, et c'est pour cela que la décision du président fut telle que l'a dit mon honorable ami.

M. PUGSLEY: Si le ministre du Travail, le soir où se passa cet incident, déclara qu'il n'avait point l'intention de viser en particulier quelqu'un de cette Chambre, et que cette déclaration n'apparaît point dans le hansard, ne croit-il pas qu'il est tenu en honneur, de déclarer ici maintenant qu'il ne visait personne dans cette Chambre?

M. CROTHERS: Si une telle déclaration a été faite dans cette enceinte d'une manière générale, comme l'a cru alors le pré-

sident, et si mon honorable ami de Saint-Jean pense qu'elle ne peut s'appliquer à personne ici qu'à lui-même, je suis prêt à la retirer.

M. PUGSLEY: Ce n'est point là une rétractation.

M. CROTHERS: Et j'ajouterai que cela ne s'applique point à lui.

M. PUGSLEY: Ce n'est point une rétractation. J'ai le droit d'exiger que l'on réponde à ma question.

M. le PRESIDENT: Je crois que la chose a été poussée assez loin. Si je comprends bien, l'autre soir, le ministre du Travail a dit au président qu'en faisant cette remarque, il ne visait personne en particulier dans cette enceinte. Aujourd'hui, il a encore appuyé sur ce point. Je pense que cela suffit. J'espère que l'ex-ministre des Travaux publics se déclarera satisfait.

M. PUGSLEY: Le ministre du Travail n'a point dit cela. Il a dit simplement que, si je crois que cette remarque ne pourrait s'appliquer à personne ici qu'à moi-même, il consentait à faire des excuses. Je dis qu'il est peu aimable et peu courtois de faire semblant de retirer quelque chose que l'on ne retire pas.

Quelques DEPUTES: A l'ordre !

M. PUGSLEY: La raison qui me porte à croire qu'il me visait en faisant cette remarque, c'est qu'il commença par faire une question à mon sujet et qu'il la fît suivre de cette remarque.

Quelques DEPUTES: A l'ordre !

M. PUGSLEY: Que nos honorables adversaires veuillent bien garder le silence. Maintenant, monsieur le président, je n'ai rien à rétracter, et je désire répéter que la remarque de l'honorable ministre du Travail faite en mon absence n'est point de nature à lui faire honneur, ni comme membre de cette Chambre, ni comme membre du Gouvernement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre !

M. le PRESIDENT: Je ne puis empêcher de déclarer que l'honorable député s'écarte du règlement. J'ai appelé son attention sur le fait que le ministre du Travail a répondu à cette question, et l'honorable député est tenu par le règlement de la Chambre de se déclarer satisfait.

M. PUGSLEY: Permettez-moi, monsieur le président, de vous faire remarquer qu'il n'y a point eu de rétractation. Néanmoins si l'honorable ministre ne veut pas faire davantage, je n'entends pas prolonger l'incident.

M. CROTHERS : L'honorable membre me permettra bien d'ajouter un mot. Il n'a pas voulu comprendre, intentionnellement ou autrement, que j'ai déclaré que les mots dont je me suis servi ont été employés d'une manière générale et ne s'appliquaient à personne en particulier, et que s'il désirait se les appliquer à lui-même, je les retirais.

M. PUGSLEY: Ce n'est point là une rétractation. Ce n'est qu'empirer l'outrage.

M. le PRESIDENT: Je trouve que le ministre du Travail a fait de son mieux pour retirer la remarque en question. Il a demandé à l'honorable député d'accepter son explication, j'espère que celui-ci s'en déclarera satisfait.

M. PUGSLEY: Je ne puis l'accepter, monsieur le président, malgré mon désir de vous faire plaisir dans cette circonstance, car, comme président, vous avez toujours agi avec justice.

Quelques DEPUTES: A l'ordre; rétractez-vous.

M. PUGSLEY: J'ai la parole et je désire que vous m'écoutiez quelques minutes seulement.

M. BOYCE: Monsieur le président, je soulève la question de règlement.

Un DEPUTE: Asseyez-vous.

M. BOYCE: L'honorable député qui vient de s'asseoir, a invoqué le règlement de la Chambre, et il doit s'y conformer. Il a employé des expressions blessantes que le règlement lui commande de retirer. L'article 19 porte qu'aucun membre de cette assemblée n'emploiera d'expression blessante soit pour la Chambre soit pour un de ses membres quelconque. En présence de ce comité, l'honorable député de Saint-Jean a déclaré que le ministre du Travail, s'il fallait en croire les informations qu'il avait reçues et qu'il a répétées ici, s'était trouvé dans cette Chambre en état d'ivresse.

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. BOYCE: Il n'a pas retiré cette allégation ou, s'il la retire, ce n'est que conditionnellement.

L'honorable député de Saint-Jean, tout à l'heure, s'est servi d'une autre expression outrageante à l'adresse du ministre du Travail, l'accusant de s'être livré à des imputations lâches...

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. BOYCE . . . et qu'il était coupable de conduite incivile . Ce sont des paroles outrageantes proférées contre un membre de cette Chambre, et je demande que l'honorable député soit appelé à les retirer sans équivoque.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, parlant sur le rappel au règlement, comme c'est mon droit, je désire dire que si l'honorable député est de l'opinion qu'un ministre de la couronne en l'absence d'un autre membre de cette Chambre peut être

admis à faire des insinuations malveillantes à son égard. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. PUGSLEY . . en parlant d'une manière deshonnête et en se servant d'un langage dont aucun député ne devrait se servir . . .

M. MEIGHEN: L'honorable député ne parle pas sur le rappel au règlement.

M. PUGSLEY: Oui, monsieur le président.

M. MEIGHEN: Je demande au président de décider la question.

M. WILSON: Vous ne pouvez pas nous bâillonner de ce côté-ci.

M. le PRESIDENT: Pour moi, je pense que le ministre du Travail a donné à l'honorable député de Saint-Jean une réponse satisfaisante.

M. PUGSLEY: Pas satisfaisante.

M. le PRESIDENT: Dans tous les cas, il a demandé à l'honorable ministre de retirer ses observations, et je crois que l'honorable député de Saint-Jean a retiré l'assertion qu'il avait faite relativement au ministre du Travail, et je vous conjure de vous déclarer satisfait de la rétractation.

M. BOYCE: Ce n'est pas la question soulevée. La question est que je demande que l'honorable député de Saint-Jean soit invité à retirer les imputations de lâcheté et d'incivilité adressées au ministre du Travail, et aussi qu'il retire sans équivoque l'assertion qu'il a faite dans cette Chambre que le ministre du Travail était en état d'ébriété.

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député de Saint-Jean a déjà retiré ces expressions.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, vous êtes absolument dans le vrai. J'ai accepté la dénégation du ministre du Travail qu'il était en état d'ivresse et j'ai retiré ces expressions. Ce que j'allais dire quand l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) m'a interrompu, c'est que ce serait une chose bien déraisonnable de s'attendre à ce qu'un membre de cette Chambre garde le silence, quand un collègue, même s'il occupe la haute position de ministre du Travail, a proféré des assertions aussi blessantes que celles qui lui sont attribuées, surtout en son absence et qu'il ne proteste pas contre ces assertions ou ces observations. J'ai appliqué au langage du ministre du Travail, tel qu'il est consigné dans les débats, la qualification même que n'importe qui pourrait y appliquer.

M. BOYCE: Alors, monsieur le président je demande que mon honorable ami retire ces expressions. En sa qualité de vieux parlementaire, il sait parfaitement que les mots "lâche" et "incivil" appliqués à un collègue dans cette Chambre, de quelque manière qu'ils puissent être justifiés ou provoqués, ne sont pas parlementaires, mais sont contraires aux règles de nos débats, et je demande que l'honorable député les retire sans équivoque.

M. PUGSLEY: Si l'honorable député veut m'indiquer d'autres termes propres à qualifier plus justement ces insinuations, je suis prêt à m'en servir

M. WHITE (ministre des Finances): Il me semble que mon honorable ami cède petit à petit; mais il revient, et il n'y a pas de doute qu'il va, conformément à l'usage et aux règles de la Chambre, retirer ses remarques outrageantes. Mais voyons comment cette affaire s'est développée. Mon honorable ami a été blessé par certaines observations qui ont paru dans les Débats. Mon honorable ami, le ministre du Travail, a expliqué que ces observations n'étaient pas destinées à s'appliquer à mon honorable ami.

M. PUGSLEY: Non, il ne l'a pas dit.

M. WHITE: Il a dit qu'elles n'étaient pas destinées à s'appliquer à mon honorable ami. Le président l'a compris ainsi et a décidé en conséquence. Cela étant, l'occasion qu'a eue mon honorable ami de demander un rappel au règlement doit disparaître, parce qu'il n'y a pas de base pour le rappel qu'il a demandé. Ce point se trouvant élucidé, tout ce qui y a été greffé devrait disparaître, y compris les observations auxquelles mon honorable ami, à bon droit, s'est opposé, vu qu'elles enfreignaient les règles de la Chambre. Les observations de l'honorable député se trouvant élucidées au point que l'honorable ministre du Travail a déclaré qu'elles ne visaient pas mon honorable ami, l'ancien ministre des Travaux publics, et mon honorable ami ayant retiré les observations qu'il a faites en réplique, vu qu'il a supposé que les observations étaient lancées contre lui, je crois qu'il se doit à lui-même et qu'il doit à la Chambre de faire l'autre démarche—pour suivre les règles de la Chambre ainsi que l'a faite l'honorable député de ce côté-ci, et de retirer les expressions dont il s'est servi.

Mon honorable ami d'Algoma a bien fait d'attirer l'attention sur ces paroles comme étant une infraction aux règles de la Chambre, et je suis certain que mon honorable ami de Saint-Jean va les rectifier, et de cette manière mettre fin à tout l'incident.

M. MURPHY: Puis-je demander à mon honorable ami, le ministre des Finances, qui a déclaré avoir été présent et qu'il avait assisté à l'incident en spectateur impartial . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Je crois que je vais être obligé de demander à l'ex-ministre des Travaux publics (M. Pugsley) de retirer le

mot "lâche" appliqué au ministre du Travail.

M. BOYCE: Et le mot "incivil".

M. le PRESIDENT: Et le mot "incivil". Je ne puis m'empêcher d'observer que, pour ce qui est du ministre du Travail, il a fait des excuses au sujet de toute déclaration qui aurait pu viser l'ancien ministre des Travaux publics.

M. PUGSLEY: Demandez-lui s'il fait des excuses.

M. le PRESIDENT: Je crois que c'est ce qu'il a fait.

M. MEIGHEN: Assurément, tout ce qu'il y a à décider, monsieur le président, c'est la question de savoir si deux mots sont contraire aux usages parlementaires ...

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. MEIGHEN: D'abord le mot "incivil".

M. le PRESIDENT: A l'ordre. J'ai déjà décidé que les mots "incivil" et "lâche", appliqués à un membre de la Chambre ne sont pas parlementaires. Je vais demander à l'ancien ministre des Travaux publics de les retirer.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, je regrette que vous ne m'ayez pas compris. Je n'ai pas appliqué le mot "lâche" non plus que le mot "incivil" au ministre du Travail. Je les ai appliqués au langage qui figure dans le compte rendu des débats. Je les y applique de nouveau, je ne les ai pas appliqués à l'honorable député lui-même.

M. MURPHY: Puis-je poser au ministre des Finances une question? L'honorable ministre nous dit qu'il était ici quand l'incident s'est produit, et qu'il était ici en qualité de spectateur impartial. Il a entendu les expressions qui ont été employées. Puis-je demander à qui il a compris que ces paroles s'appliquaient.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je ne crois pas que ceci puisse faire l'objet d'un rappel au règlement.

M. MURPHY: Je n'ai pas dit que c'était un point d'ordre. J'ai posé une question.

M. le PRESIDENT: Si le ministre ne se soucie pas de répondre il n'a pas besoin de le faire. J'espère que l'ancien ministre des Travaux publics va consentir à retirer ces expressions. Tel que je l'entends, l'ancien ministre des Travaux publics a expliqué que, pour ce qui a trait à lui personnellement, il n'a pas appliqué ces paroles au ministre du Travail. Cela étant, nous pouvons continuer le débat.

M. PUGSLEY: Qu'il n'y ait pas de malentendu. Je n'ai pas retiré mes expressions au sujet du langage du ministre du Travail. Je répète que ce langage, tel qu'il est rapporté dans les débats, est un langage lâche à employer à l'adresse d'un député de cette Chambre, et qu'il est incivil. Je n'ai pas appliqué les expressions à l'honorable député lui-même, je n'ai rien à retirer, et je ne retire rien.

M. MEIGHEN: Je vous soumets, monsieur le président, à titre d'homme raisonnable, qu'il ne convient pas à un député de cette Chambre de parler du langage d'un autre député comme étant lâche ou incivil, vu qu'il ne convient pas à un homme bien élevé d'être coupable de langage lâche. Il ne doit pas être permis à l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), par le comité général, d'enfreindre les règles de la Chambre. Je demande au président de décider que l'ancien ministre des Travaux publics, en qualifiant le langage de l'honorable ministre du Travail comme lâche et incivil, est en contradiction avec tous les usages parlementaires.

M. McKENZIE: Le moyen le plus facile de sortir de l'embarras est de s'occuper d'autre chose.

M. MEIGHEN: Je soulève la question de règlement. Je soumets que le président devrait décider que les termes ...

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. MEIGHEN: Que les termes ...

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. MEIGHEN: Je soumets que le président doit décider que pareils termes appliqués au ministre du Travail, sont admis ou condamnés par le règlement. Le président doit décider si oui ou non ces expressions doivent être retirees.

M. le PRESIDENT: Ces expressions ne sont pas parlementaires, si on les emploie à l'adresse d'un membre de la Chambre; mais quand l'ancien ministre des Travaux publics fait l'assertion directe qu'il ne les applique en aucune façon au ministre du Travail, il n'y a pas la même objection.

M. MEIGHEN: Personne ici ne saurait proposer un plus profond respect pour...

Des VOIX: A l'ordre!

M. MEIGHEN: En toute déférence, monsieur le président, et avec tout le respect possible, je dois en appeler de votre décision. Le règlement de cette Chambre a plus d'importance que votre personnalité ou la mienne. J'en appelle de votre décision.

M. le PRESIDENT: J'ai déjà décidé que ces expressions blessent le règlement, et si je ne me trompe, l'ancien ministre des Travaux publics les a retirées.

M. BOYCE: L'honorable député...

Des VOIX: A l'ordre!

M. BOYCE: Vous avez décidé, monsieur le président...

Plusieurs VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. BOYCE: ... que ces expressions sont antiparlementaires.

Plusieurs VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M BOYCE: Si quelque député est d'avis que j'enfeins le règlement, qu'il le dise tout simplement, au lieu de transformer ce comité en pétaudière.

M. GAUVREAU: C'est vous qui créez le désordre.

M. BOYCE: Vous avez décidé, monsieur le président, que les expressions en question blessent le règlement et qu'il faut les retirer.

Des VOIX: A l'ordre!

M. BOYCE: Le député de Saint-Jean a violé le règlement et il devrait retirer les paroles dont il s'est servi.

Des VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Silence! Le député d'Algoma-ouest a la parole.

M. BOYCE: Le député de Saint-Jean a refusé de retirer ses observations, et par conséquent, monsieur le président, je vous demande de rendre compte de ce refus à la Chambre.

M. le PRESIDENT: J'ai déjà explicitement déclaré que l'ancien ministre des Travaux publics a retiré les expressions en question, en tant qu'elles s'appliqueraient au ministre du Travail. L'ancien ministre fait signe qu'il confirme mon affirmation. L'honorable député ayant déclaré qu'il retire ses observations, cela doit suffire.

M. MEIGHEN: J'en appelle de la décision du président.

M. le PRESIDENT: L'honorable député voudrait-il bien dire sur quoi il s'appuie pour en appeler de ma décision?

M. MEIGHEN: Tout le monde ici comprend la question. L'ancien ministre des Travaux publics a déclaré que les expressions "lâche" et "incivil" ne s'appliqueraient pas au ministre du Travail...

Des VOIX: A l'ordre!

M. MEIGHEN: Je réponds à la question posée par le président. L'ancien ministre a déclaré que les expressions dont il s'est servi ne visaient pas le ministre du Travail, mais le langage dont il s'est servi ici même. Vous avez décidé, monsieur le président, que si ces expressions ne s'appliquent pas au ministre du Travail, mais à ses paroles, elles ne blessent pas le règlement. J'en appelle à la Chambre de cette décision.

M. le PRESIDENT: Je suis convaincu que le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) ne comprend pas parfaitement la décision que j'ai rendue. Je déclare qu'à mon avis ces paroles sont contraires au règlement, appliquées à un député.

M. MEIGHEN: Mais si elles ne s'appliquent pas ainsi?

M. le PRESIDENT: L'ancien ministre des Travaux publics, si je ne me trompe, a déjà retiré ces expressions.

Des VOIX: Il ne les a pas retirées.

D'autres VOIX: Il s'est rétracté.

M. McKENZIE: Je puis donc maintenant reprendre la suite de mes observations.

M. MEIGHEN: Comme l'ancien ministre des Travaux publics n'a pas désavoué ce qu'il a dit, je propose, monsieur le président, qu'appel soit interjeté à la Chambre de votre décision.

M. le PRESIDENT: Pour l'élucidation de la question, il conviendrait que l'ancien ministre des Travaux publics expliquât à cette Chambre ce qu'il a dit.

M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, monsieur le président, vous avez décidé qu'un député, même en présence d'une provocation comme celle contenue dans les interruptions du ministre du Travail à mon adresse, ne saurait se servir de pareilles expressions. Je suis bien aise que le premier ministre soit revenu. Je désire l'informer que le député de Portage-la-Prairie a donné avis d'un appel à cette Chambre, et si cet appel est interjeté, je serais en meilleur lieu de compter sur une légitime décision, par suite de la présence du premier ministre. Un incident similaire a surgi, ces jours derniers, et la Chambre échappa au danger de prendre une mauvaise orientation, grâce à la présence du premier ministre. Monsieur le président, vous m'avez demandé de retirer les expressions "lâche" et "incivil" même appliquées au langage dont s'est servi le ministre du Travail.

Des VOIX: Parfaitement.

M. PUGSLEY: Un moment. Vous me demandez ce retrait parce que, malgré ce que peut penser un député du langage dont s'est servi un collègue, il n'a pas droit de se servir de ces expressions à son endroit.

M. le PRESIDENT: Parce que le règlement les défend.

M. PUGSLEY: Parce que, dites-vous, le règlement le défend. C'est parfait, je retire ces paroles, précisément pour cette raison.

M. MEIGHEN: La question est tranchée.

M. PUGSLEY: Me permettrez-vous d'ajouter que si le ministre du Travail se fût servi de pareil langage ailleurs qu'ici, c'eût été lâche et incivil.

M. LALOR: Qu'on me permette un simple éclaicissement. Je faisais fonction de président lorsque surgit l'incident mentionné par l'ancien ministre des Travaux publics, et j'entendis bien l'expression dont on se plaint, mais je ne compris pas, à ce moment, qu'elle s'appliquât à un député. L'ancien ministre des Travaux publics était absent de la salle des séances, ou peut-être au dehors, et j'étais parfaitement autorisé à décider que l'expression ne s'appliquait à aucun député. On a accordé beaucoup de liberté aux députés de gauche et de droite. Il s'échange entre les députés des premiers et des derniers bancs, des deux côtés de la Chambre, de fréquentes observations qui nécessiteraient de continuelles décisions, s'il fallait qu'on s'appliquât à soi-même les remarques en question. J'ajoute que si j'eusse compris, à ce moment-là, que cette expression visait l'ancien ministre des Travaux publics, j'aurais certainement décidé qu'il fallait retirer ces paroles.

Des VOIX: Très bien!

M. McKENZIE: Je suis bien aise que le comité puisse reprendre sa besogne interrompue par cette légère brise qui a temporairement ridé la surface des eaux, et nous allons maintenant reprendre la suite de nos délibérations sur l'importante question dont le comité est saisi.

Une des maîtresses objections formulées par la gauche contre l'adoption de l'article 2 du bill à l'étude, c'est l'incertitude qui existe au sujet du système et de l'attitude futurs du Gouvernement au sujet de cette grande question navale au Canada. Pendant nombre d'années, le pays a marché de l'avant sans se préoccuper bien fort de la marine de guerre. Le Canada, à titre d'importante partie de l'empire britannique, marchait à pas rapides dans la voie du progrès. De temps à autre, nous tentons de nouveaux efforts pour faire de ce pays une grande nation au sein de l'empire. Nous sommes en train de nous créer des foyers domestiques, pour nous mêmes, pour nos enfants, et par là nous remplissons dans une large mesure notre devoir envers l'empire, en créant des conditions économiques convenables et en préparant des foyers pour le surcroît de population de l'empire, qui se déverserait au pays, avec la certitude de se trouver toujours au sein de l'empire et à l'ombre du vieux drapeau, ajoutant à la puissance du Dominion, tout en contribuant à la protection et au maintien de leurs relations avec la mère patrie.

J'ai lu dans les auteurs qui traitent de la Constitution canadienne et des conditions concomittantes de la formation de la confédération qu'il avait été entendu que nous ne serions pas tenus de participer à la défense navale du pays, tant que nous consacrerions une certaine partie de notre budget à la milice. Ce fut là l'entente intervenue à l'époque de la confédération, entre le Canada et l'empire britannique. L'autorité sur laquelle j'appuie mon affirmation est sir John Macdonald lui-même qui, en 1887, lorsqu'on demanda à son gouvernement de prendre part à la défense navale de ce pays, déclara que le pacte de la confédération ne l'obligeait nullement à prendre pareille initiative. Sir John Macdonald était parfaitement au courant des conditions de ce pacte fédératif et ne tenait nullement à créer de froissements ou d'embarras, en allant au-delà des stipulations de ce pacte ou de l'entente intervenue à l'époque de l'établissement de la confédération. Il prétendait que le Canada respectait cette entente en consacrant une certaine partie de son budget aux forces de terre. D'étape en étape jusqu'en 1909, l'histoire de la question de la marine, au point de vue du Canada et de ses obligations envers la mère patrie, est facile à retracer. Le premier pas réellement fait pour donner à cette question une forme concrète date peut-être de 1902. Alors, on proposa à toutes les autorités réunies en conférence de faire contribuer toutes les colonies soit en vaisseaux, soit en hommes. Celles qui ne seraient pas disposées à s'engager à l'une de ces propositions pourraient adopter l'autre et peut-être même toutes les deux. Dans cette circonstance, le Canada était représenté par le chef actuel de l'opposition. Une ère de grand progrès s'ouvrait alors pour le pays. Les finances nationales, étaient obérées et tous les fonds à la disposition du gouvernement étaient consacrés à des travaux qui, de l'avis du Gouvernement du jour, s'inspiraient des plus chers intérêts du pays.

Pour ce motif et sachant qu'il n'y avait pas de nécessité particulière de se hâter, le représentant du Canada a dit qu'il serait bon de laisser la question en l'état, mais en même temps, mon très honorable ami qui était alors premier ministre du Canada et qui est aujourd'hui le chef de l'opposition a déclaré que le pays, à mesure qu'il progressait en richesses, en prospérité et en population, se chargerait de la protection de ses côtes et de son commerce et diminuerait d'autant le fardeau de la mère patrie et que nous préparerions nos forces de façon à pouvoir aider l'Angleterre, si le besoin s'en faisait sentir et si cette aide était nécessaire. Comme je l'ai dit, ce fut la politique du parti libéral en 1902, en 1907, en 1909 et c'est encore la nôtre aujourd'hui.

En abandonnant le programme de 1909, le parti conservateur s'est lancé dans une voie qu'il n'a pas pris la peine de justifier. Ce programme était le résultat des conférences de 1902, de 1907 et de 1909 auxquelles la sagesse de l'empire était représentée, et il exprimait l'opinion unanime de la Chambre. Quand un grand parti désire rompre une entente sérieuse et une convention de ce genre, je pense qu'il doit quelque explication au peuple. Cette résolution de 1909 n'a pas été l'œuvre d'un membre du gouvernement alors au pouvoir, non pas l'œuvre d'un libéral, mais le résultat d'une ligne de conduite bien réfléchie de la part du ministre actuel du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). J'ai lieu de croire qu'en donnant avis de motion il a dû le faire après consultation avec son chef, le premier ministre d'aujourd'hui. Cet avis de motion est resté deux mois, je crois, au Feuilleton avant d'être proposé à l'examen de la Chambre. L'auteur de la résolution l'appuya d'un discours éloquent. Elle ne fut pas adoptée comme une expression des opinions du Parlement, mais une deuxième résolution fut présentée par le leader de l'opposition d'aujourd'hui, alors, premier ministre. Le leader du Gouvernement actuel signala où il pensait que l'amendement à la résolution ne lui paraissait pas assez fort et il proposa des modifications. Je me souviens très bien, car j'étais alors membre de la Chambre, que mon très honorable ami a dit que le devoir de la Chambre devait être et était d'adopter une résolution unanime qui pourrait être considérée comme la déclaration retentissante du Canada en faveur de la défense de l'empire britannique. La résolution fut donc modifiée de façon à satisfaire dans tous leurs détails les désirs et les opinions de mon très honorable ami.

Et c'est ainsi que nous eûmes la déclaration retentissante qu'il désirait, faite sans division ni opposition, et disant au monde ce que le Canada avait décidé à propos de sa propre défense et de la défense de l'Angleterre.

Je reviens maintenant à ce que j'ai dit, que les deux partis de la Chambre ont donné leur adhésion complète à cette résolution et je prétends que pour abandonner une ligne de conduite semblable il faut avoir des raisons sérieuses, et que si on le fait on doit donner des explications suffisantes au peuple. Nous devons nous souvenir que dans ce pays nous avons une grande variété d'habitants y compris une population étrangère qui a beaucoup augmenté même depuis l'adoption de cette résolution.

Le Gouvernement doit donc voir que la loi de la confédération soit exécutée à la lettre. Pourquoi cette rupture de l'entente? On ne peut pas dire qu'elle avait été conclue à la hâte et sans réflexion. S'il en eut été ainsi, nous pourrions excuser quiconque de se reprendre et de dire: Je n'ai pas compris de quoi il s'agissait, j'ai été surpris et par conséquent je demande à être excusé et à me retirer de cette convention. Mais cette entente a été conclue après beaucoup d'explication et de précaution. Elle a été confirmée et approuvée par le premier ministre actuel en plusieurs occasions avant qu'il ne montre les plus légers signes de rupture de l'accord. A l'occasion du dîner du 1er juillet 1909, à Londres, le très honorable premier ministre, alors chef de l'opposition, exprima son approbation de la résolution et il répéta ses expériences d'approbation dans un discours qu'il prononça à son retour à Halifax. Il dit à la population d'Halifax qu'il espérait qu'enfin l'occasion était venue pour Halifax et la Nouvelle-Ecosse de revenir aux jours passés de l'industrie navale et il voyait déjà la résurrection des chantiers maritimes alors que les navires construits en Nouvelle-Ecosse fendraient les mers comme dans l'ancien temps. C'est la position qu'a prise le premier ministre. Il n'était pas question alors de dire que nous étions incompétents, comme on l'a prétendu depuis. Le très honorable premier ministre n'a pas eu besoin d'un avis du dehors pour lui dire quel genre d'hommes nous avions en Nouvelle-Ecosse—il avait à ce moment son opinion personnelle.

Il savait ce que les Néo-Ecossais étaient capables de faire et il n'avait pas besoin qu'une autorité du dehors lui dise quel était leur talent. Mais avec cette connaissance mûrie qu'il avait acquise par l'expérience des affaires dans sa province, il prit sur lui la responsabilité de dire à ses concitoyens que cette loi navale serait un grand bienfait pour le Canada, pour la Nouvelle-Ecosse et pour Halifax, sa propre circonscription. Et quand nous voyons le chef d'un grand parti qui accepte cette résolution, qui va en Angleterre et y exprime ainsi son approbation, puis revient devant ses électeurs et déclare encore qu'il l'approuve, je prétends qu'avant de changer d'attitude il aurait dû donner des raisons sérieuses aux Canadiens. Je ne veux pas vous cacher pourquoi le très honorable premier ministre a dû abandonner les opinions qu'il professait alors. C'est une pure raison d'opportunisme, parce qu'on lui a montré qu'il avait commis une erreur politique en acceptant le programme du parti libéral. Je ne crois pas qu'il s'en serait séparé si un événement ne s'était pas produit le 3 ou le 4 novembre 1910. L'élection de Drummond-Arthabaska a marqué un tournant dans la politique du parti conservateur. Mon très honorable ami, le premier ministre a un journal—il se peut qu'il n'en soit pas le propriétaire, il se peut qu'il n'y soit pas intéressé pour un dollar—le "Halifax Herald", qui lui a toujours donné son appui. Ce journal a fait un commentaire favorable de son discours sur la marine, disant en gros titres que le leader de l'opposition d'alors avait élevé la question de

la défense navale au-dessus des partis politiques. Quand le conflit éclata dans Québec, le "Herald" n'avait aucune raison de supposer que son leader sans tache avait quelque rapport avec cette compagnie et il dénonça encore en titres flamboyants la conduite des nationalistes comme divisant le bloc parlementaire. Et le "Herald", en termes expressifs et bien appropriés, qualifiait cette campagne dans ses colonnes éditoriales de "vile incendiaire et anti-anglaise à l'extrême." C'est le langage employé par le journal de mon très honorable ami en parlant de la campagne de Drummond-Arthabaska.

Le grand parti libéral saurait par-dessus tout éviter une campagne de cette nature. C'est le commencement de la rupture entre le parti conservateur et le groupe nationaliste. C'est le moment où mon très honorable ami a opéré sa scission en ce qui concerne la marine. Les conservateurs qui prétendent avoir le droit d'être appelés loyalistes n'auraient pas dû partager les fruits de cette victoire. Mais pourtant c'est une chose bien connue qu'ils ont donné la main aux nationalistes, qu'ils ont approuvé ce qui avait été fait et qu'ils ont accepté la victoire. Quand la campagne battait son plein, un journal de la province de Québec a demandé à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ce que devait faire suivant lui le parti conservateur dans cette campagne. Je crois que la réponse d'un sujet loyal aurait dû être que le parti devait s'appuyer sur la Constitution et sur la résolution de 1909 au sujet de la marine. Quelle fut la réponse du ministre actuel du Commerce et de l'Industrie? La réponse fut: Battez Laurier à tout prix; il faut le précipité du pouvoir quoique vous dussiez faire, même négliger les droits constitutionnels, quel que soit l'incendie qui puisse se répandre dans toute la province de Québec et dans tout le Canada.

Je suppose que cet avis a été suivi et que les conservateurs ont voté dans cette circonscription pour M. Gilbert. Dans tous les cas il fut élu. Le whip en chef du parti conservateur était alors M. Taylor qui occupe maintenant une position honorable dans une autre Chambre. Le soir où la nouvelle se répandit de la victoire de cette politique incendiaire et quand les principes antibritanniques triomphaient dans Drummond-Arthabaska il envoya une dépêche de félicitation au leader de ce parti. On ne peut pas donner une preuve plus claire que cette campagne avait l'appui du chef conservateur et qu'ils y ont praticipé. Quand le Gouvernement actuel arriva au pouvoir, que fit-il à M. Gilbert qui avait été le leader et le champion de cette campagne incendiaire? On lui donna une situation et il touche maintenant un salaire du trésor public.

Mais le Gouvernement fit quelque chose qui est aussi extraordinaire. Il a fait sortir de prison, en Nouvelle-Ecosse, un individu à qui il a confié un emploi public.

Aux dernières élections, le Gouvernement a eu l'appui d'hommes qui ont déclaré qu'on ne devait pas accorder un dollar ou un homme pour la défense de l'empire. Il arrive quelquefois qu'on paye trop cher une victoire, et c'est le cas pour le Gouvernement. L'Ecriture sainte nous cite un homme qui a vendu son droit d'aînesse pour un plat de lentilles. On a vu sacrifier des principes pour arriver au pouvoir.

Ceux qui agissent ainsi sont indignes des hautes position auxquelles ils aspirent. Ceux qui les ont appelés à représenter l'élément nationaliste dans le cabinet ne sont pas plus excusables de l'avoir fait que d'avoir pris part à l'élection de Drummond-Arthabaska.

M. LALOR: Quel rapport peut avoir cette élection avec la question en discussion? Je soumets le cas au président.

M. le PRESIDENT (M. Barker): Je crois que l'honorable député ferait mieux de s'en tenir strictement à la question.

M. McKENZIE: J'y arrive, mais pour me frayer la voie, j'ai été obligé de jeter un rapide coup d'œil sur le passé. Il me fallait d'abord démontrer que sans cette alliance scandaleuse des conservateurs avec les nationalistes nous n'aurions pas eu les dissentions et les divisions auxquelles nous assistons aujourd'hui. Ce sont autant de questions qui doivent être soumises au verdict populaire, en même temps que la politique navale du Gouvernement.

Jusqu'à l'élection de 1911 le chef du Gouvernement n'a jamais fait un acte ou prononcé une parole qui fussent de nature à l'empêcher de reprendre la politique navale là ou le Gouvernement précédent l'avait laissée, pour en continuer l'application. Ni par ses discours ni par sa conduite il n'avait laissé entendre qu'il n'approuvait pas la politique navale du Gouvernement précédent et qu'il était d'opinion qu'elle devait être abandonnée.

Le seul reproche que je lui ai entendu formuler, c'est que le Gouvernement ne suivait pas la ligne de conduite tracée à la conférence de 1907. Si on relit la résolution du 29 mars, on voit qu'il y est dit que la défense navale du pays doit être organisée conformément au programme adopté à la dernière conférence. La conférence de 1907 n'y est pas spécialement mentionnée, mais quand la résolution a été votée en 1909, la dernière conférence était celle de 1907.

On a prétendu que le programme préparé et soumis par le ministère de sir W. Laurier n'était pas aussi étendu et aussi complet

dans son application que le demandait la conférence de 1907. Si l'honorable premier ministre croyait que le gouvernement précédent ne s'était pas exactement conformé au programme adopté à la conférence de 1907 et s'il avait proposé un amendement à la loi navale du Canada, en vue de donner plus d'étendue et une portée plus générale à la politique du Gouvernement précédent, il ne ferait que se conformer à la résolution et sa conduite serait logique. Mais ce n'est pas ce qu'il a fait; ce n'est pas l'attitude qu'il a prise. Il ignore complètement la résolution de 1909 et soumet à la Chambre un projet tout à fait différent.

Je répète que nous avons l'explication de cette volte-face dans l'alliance entre les nationalistes et le parti conservateur. Cette politique dont le pays ne veut pas, qui est inconstitutionnelle en ce qu'elle comporte l'emploi de deniers publics en dehors du Canada, l'honorable premier ministre l'a adoptée parce qu'il ne pouvait pas faire autrement, après avoir admis un élément ingouvernable dans son cabinet. C'est cet élément qui, obéissant aux ordres du chef nationaliste, a dicté la politique du premier ministre. Ceux qui auraient des doutes sur ce point pourraient les dissiper par l'étude des faits que je viens de signaler. Pour ma part, j'en suis convaincu et je suis certain que le peuple en est convaincu et qu'il saura le faire savoir, à la première occasion.

Permettez-moi de signaler une autre inconséquence du Gouvernement et du parti conservateur. Nos adversaires ont toujours prétendu qu'ils étaient en faveur d'une marine canadienne, construite et équipée au Canada, mais que s'il survenait des circonstances critiques, que si la mère patrie se trouvait en de pressants besoins, il serait du devoir du Canada d'offrir une contribution en argent. Ils disaient de plus que si aucun danger ne surgissait et que si la situation était telle que le Canada pouvait entreprendre la construction de ses navires, il devrait le faire. C'est cette politique que le chef du Gouvernement et ses lieutenants ont prêché dans tout le pays et je regrette d'avoir à constater que le Gouvernement prend une attitude toute différente aujourd'hui et il n'y a pas un membre du cabinet qui oserait se lever dans cette Chambre et nous dire qu'elle est la véritable politique ministérielle. Si le Gouvernement avait une politique permanente arrêtée et s'il en faisait part franchement à la Chambre et au pays, cela pourrait peut-être modifier la situation. Je ne vois pas de raison pour qu'il refuse de dire au Parlement, aux députés conservateurs, comme aux députés libéraux, en quoi consiste la politique permanente qu'il entend soumettre à l'approbation du peuple. Nous demandons à connaître les grandes lignes de cette politique et cette exigence de notre part me paraît bien légitime. Mais les ministres ont toujours refusé et refusent encore de nous dire ce que sera leur politique permanente. Au lieu de s'expliquer clairement sur ce point, ils nous soumettent un projet qui est une violation directe de la doctrine constitutionnelle en vigueur dans ce pays depuis quarante-cinq ans—la doctrine du gouvernement du peuple et pour le peuple, un gouvernement qui administre seul les affaires de ce pays, sans intervention extérieure.

Puisque cette doctrine est violée et que le Gouvernement s'engage dans une voie toute différente, je dis que les membres de cette Chambre qui représentent les électeurs opposés au Gouvernement, qui ne sont pas admis aux conciliabules ministérielles, qui ne sont pas dans les secrets du Gouvernement, ont le droit et le devoir de se lever dans cette Chambre et de déclarer qu'ils feront tout en leur pouvoir pour empêcher le Gouvernement d'obtenir des sommes considérables, sans expliquer clairement ce qu'il entend faire.

Comme je le disais il y a un instant, les seules preuves que nous ayons tendent à démontrer que cette politique de contribution est la seule politique permanente que le Gouvernement ait en vue. Nous devons supposer que tout le programme du Gouvernement concernant sa politique, présente et future, est exposé dans le discours prononcé par le premier ministre le 5 décembre dernier. Quant à la question de savoir si cette politique sera permanente ou non, quant à la question de savoir s'il y a lieu de supposer que nous aurons une marine canadienne, obéissant à l'autorité du Gouvernement canadien, permettez-moi de citer deux paragraphes du discours prononcé par l'honorable premier ministre lorsqu'il a déposé la résolution sur laquelle est basé le bill que nous discutons en ce moment:

> Je ne veux nullement ici faire de polémique mais qu'on me permette un mot au sujet de l'organisation navale de la Grande-Bretagne. Evidemment, il serait impossible de faire une étude approfondie d'une pareille organisation en quelques semaines, ou même en quelques mois; mais depuis quelques années, et surtout l'été dernier, j'ai pu m'éclairer sur ses méthodes, sa nature, la valeur de cette organisation et je puis légitimement conclure de cet examen que c'est l'organisation la plus complète et la plus puissante qui soit au monde. Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant, entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble avis, il faudrait un quart de siècle ou même un demi-siècle, pour créer une marine militaire d'une certaine valeur.
>
> Et même elle ne remplacerait que fort imparfaitement cette magnifique organisation que possède déjà l'empire, fruit du travail de plusieurs siècles de recherches minutieuses et

d'efforts inlassables. Qu'est-il besoin d'entreprendre cette tâche périlleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationales, il nous est possible de participer, à notre gré, à la défense navale, et cela en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et ainsi pleinement bénéficier des effectifs et des ressources à la disposition du Canada?

Pour moi, comme pour le commun des mortels, ces déclarations ne peuvent avoir qu'une signification. Le premier ministre dit qu'il existe déjà dans l'empire une grande marine centrale et que ce que nous avons de mieux à faire pour obtenir ce que nous désirons, c'est d'offrir une contribution à cette grande organisation. A mon point de vue, c'est ainsi que doivent être interprétées les paroles du premier ministre.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. McKENZIE: Au moment ou la séance a été suspendue, je m'efforçais de démontrer que le comité et le pays n'ont aucune preuve que le Gouvernement a l'intention de mettre à exécution la politique proclamée par le premier ministre, il y a quelques années, concernant une marine canadienne. Le premier ministre, d'après le hansard du 5 décembre, page 659 (v. a.), rappelant un discours antérieur, déclare que la base de la politique du parti conservateur est la contribution. Dans cette citation il est dit:

On pourra avec raison nous demander ce que nous ferions de cette grave question si nous étions au pouvoir aujourd'hui. Il me semble que notre devoir est tout tracé; s'il en prend les moyens, le Gouvernement se rendra compte et saura si les circonstances dans lesquelles se trouve en ce moment l'empire sont graves ou non à ce qui a trait à la défense navale. Si nous étions au pouvoir, nous tâcherions d'obtenir sur la question une réponse simple et claire, et si cette réponse, basée sur l'assurance du gouvernement de la mère patrie et sur le rapport des experts de l'amirauté, comportait, comme je le pense, la nécessité d'une action prompte et effective de la part de ce pays, je demanderais au Parlement de voter l'aide que les circonstances commanderaient, et faute par le Parlement d'y consentir, j'en appellerais du Parlement au peuple.

En ce qui a trait à la politique permanente, j'estime que le peuple a le droit d'exiger qu'on lui demande son avis à ce sujet. J'ignore si j'ai bien établi l'attitude que j'entends suivre, mais je me suis efforcé d'atteindre ce but au meilleur de mes aptitudes.

On disait alors partout que le premier ministre avait en vue une politique permanente tout autant qu'une politique d'urgence. Nous, membres de la gauche, avons tenu pour acquis que cette contribution d'urgence ne servirait qu'à parer à une difficulté qui existait en ce moment et qu'elle ne faisait que précéder la véritable politique du Gouvernement sur cette question navale. Depuis l'énoncé de la politique ministérielle, le 5 décembre dernier, on n'a soumis à la Chambre la moindre preuve que la situation en Grande-Bretagne est grave ni qu'on a raison d'appréhender un danger quelconque. Le mémoire déposé par le premier ministre dans cette circonstance dit que la coopération entre les colonies et la mère patrie démontrent d'une façon spendide au monde entier la solidarité de l'empire britannique. D'après ce mémoire, le gouvernement de la Grande-Bretagne n'éprouve aucune hésitation à demander à son propre parlement et à sa propre population de contribuer chaque année les crédits dont on peut avoir besoin pour la défense de l'empire. Le mémoire, toutefois, ne dit pas que cette aide devra être fournie et l'on a reçu la réponse que cette aide pourrait prendre une forme tangible, si une urgence surgissait et que, dans ce cas-là, elle aurait sa raison d'être. Puisqu'il n'existe pas d'urgence, nous en arrivons à la question de la politique permanente. Le premier ministre dit, dans la partie que j'ai citée de son discours, qu'avant que la politique navale permanente arrêtée par le Gouvernement ne soit adoptée, il devra consulter le peuple à ce sujet. Cette politique qu'on nous soumet aujourd'hui est celle que les ministres entendent suivre d'une façon permanente, ou bien cette politique n'a pas encore été arrêtée. Avant la suspension de la séance, je m'efforçais d'établir que ce que nous débattions, c'était la politique permanente du Gouvernement. Je citerai ce qui suit des pages 709 et 710 des Débats pour établir exactement l'attitude du premier ministre sur cette question:

Je ne veux nullement faire ici de polimique, mais qu'on me permette un mot au sujet de l'organisation navale de la Grande-Bretagne. Evidemment, il serait impossible de faire une étude approfondie de pareille organisation en quelques semaines, ou même en quelques mois; mais depuis quelques années, et surtout l'été dernier, j'ai pu m'éclairer sur ses méthodes, sa nature, la valeur de cette organisation, et je puis légitimement conclure de cet examen que c'est l'organisation la plus complète et la plus puissante qui soit au monde. Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble avis, il faudrait un quart de siècle ou même un demi-siècle pour créer ici une marine militaire, d'une certaine valeur. Et même elle ne remplacerait que fort imparfaitement cette magnifique organisation que possède déjà l'empire, fruit du travail de plusieurs siècles de recherches minutieuses

et d'efforts inlassables. Qu'est-il besoin d'entreprendre cette tâche périlleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationales, il nous est possible de participer, à notre gré, à la défense navale, et cela en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et ainsi pleinement bénéficier des effectifs et des ressources à la disposition du Canada?

Parlant, à nouveau, en cette Chambre—ainsi qu'on peut le constater à la page 4387 du hansard (v.a.)—l'honorable premier ministre a ajouté les observations suivantes, toujours d'après les mêmes données:

Maintenant, j'aborde un ou deux autres point et je m'efforcerai d'être aussi bref que possible en les discutant. Quel sera l'objet de la marine que mes honorables amis se proposent de créer, lorsqu'elle sera créée? Ils proposent d'avoir une escadre sur l'Atlantique et une escadre sur le Pacifique. Pour quel objet seront-elles placées là et jusqu'à quel point seront-elles effectives? Je dis que la défense du Canada se fera par les forces navales réunies de l'empire tout entier, et je maintiens de plus qu'il serait impossible pour une seule escadre sur le Pacifique de défendre les côtes ou les lignes côtières du Canada contre une attaque comme celle qu'on pourrait attendre si une attaque devait avoir lieu. D'un autre côté, si vous avez la marine britannique, la plus puissante marine du monde, si vous coopérez avec elle, si vous aidez à la maintenir et à l'agrandir, j'ose dire que vous êtes arrivés, pour le présent du moins, à la meilleure solution qu'il est possible de trouver et, à l'appui de mes paroles, je prends la claire déclaration de l'amirauté que le meilleur moyen pour le Canada d'aider à l'empire en ce moment est de fournir un certain nombre des plus forts et des plus puissants navires de guerre que l'argent peut procurer ou que la science peut créer.

Telle était l'attitude prise alors par le très honorable premier ministre; elle n'a pas varié, au contraire, elle s'affermit avec le temps. L'honorable chef du Gouvernement est convaincu que la seule marine de guerre qui puisse être de quelque utilité au Canada, c'est la marine de guerre britannique dans son intégrité.

L'honorable premier ministre a demandé: A quoi serviraient une escadre dans l'Atlantique et une autre dans le Pacifique? Je m'adresserai à l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster) pour trouver la réponse à cette question. Le 18 décembre dernier, M. Foster déclarait qu'à la conférence impériale de 1909, les délégués des colonies avaient jugé que l'action la plus efficace consisterait à créer des escadres; ils avaient stipulé, comme règle absolue, dans le cas des différentes escadres que posséderaient ces colonies autonomes, qufie celles-ci devraient placer sous une seule et unique autorité les flottes qu'elles créeraient, en cas de guerre et de péril. Voilà ce qu'on peut trouver comme réponse à la question posée par le premier ministre, et cette réponse doit être acceptée par le Gouvernement, vu que c'est lui-même, en somme, qui l'a donnée. S'il est vrai que ce qui, de l'avis de l'amirauté, de celui de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce et de celui de la majorité des électeurs de ce pays, formulé en 1909, constituait la meilleure politique à suivre, était de créer des flottes pour défendre notre littoral du Pacifique et celui de l'Atlantique, il n'existe pas le moindre motif qui nous engage à abandonner aujourd'hui la politique que nous avons toujours prônée.

On a tenté d'établir que le parti conservateur ne s'était jamais engagé à créer une marine de guerre au Canada et que la résolution soumise par l'honorable représentant de Toronto-nord en 1909 n'avait pas cela en vue. La meilleure façon d'élucider ce point est de lire ce que l'honorable député lui-même a dit à ce sujet. Dans le discours qu'il a prononcé en cette Chambre, le 10 février, M. Foster a dit:

Le 29 mars 1909, j'ai proposé une résolution qu'il est peut-être préférable de répéter ici: "La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes".

Cette résolution traitait de choses exclusivement canadiennes. Elle n'a absolument rien à faire avec les obligations de ce pays concernant la part qu'il doit prendre pour assurer la défense de l'empire, en général; c'est sur ce point, et sur ce point seulement, que reposait le discours que j'ai prononcé à l'appui de cette résolution. Je disais dans cette résolution que le Canada, ayant des ports de mer sur le Pacifique et l'Atlantique exposés aux attaques du plus petit navire de guerre d'une puissance hostile, avait le devoir d'organiser la défense de ses côtes. Je considérais les conditions actuelles du pays comme indignes de nous et dangereuses, et que le devoir du Canada était de remplir ses obligations et de pourvoir d'une manière adéquate à la défense de ses ports de mer et de ses côtes; je ne disais rien de plus.

Dans la dernière partie de mon discours, à la lumière des événements survenus depuis l'inscription de ma résolution sur le feuilleton de la Chambre, j'ai parlé incidemment des circonstances critiques dans lesquelles se trouvait la mère patrie et de l'obligation que nous avions de contribuer à la défense de l'empire en général. J'ai même invité le très honorable chef de l'opposition de proposer au Parlement canadien une contribution de dreadnoughts ou d'une somme équivalente, dans un temps de crise et d'urgence et pour faire face au danger imminent qui menaçait l'empire. Je m'engageais à lui donner mon appui et je croyais pouvoir lui promettre celui de tous les membres conservateurs de cette Chambre, s'il adoptait une politique à cette fin.

Je termine ici la citation, car j'ai démontré jusqu'à l'évidence que sa résolution visait exclusivement la défense du Canada.

La loi votée par le Parlement en 1910 n'était que la confirmation de la résolution de 1909 et je maintiens que, sous l'empire de cette loi, le Gouvernement a tous les pouvoirs nécessaires pour construire une marine de guerre ici ou ailleurs. Ces pouvoirs lui sont conférés par l'article 9, qui est ainsi conçu:

Le ministre est chargé de la direction et de l'administration ainsi que de la construction, de l'achat, de l'entretien et de la réparation des établissements de marine et des vaisseaux et autres navires pour le service de la marine.

Pourquoi alors toute cette discussion au sujet du nouveau projet de loi que nous n'avons pas le droit d'adopter? Le bill que nous discutons en ce moment se rapporte à des entreprises en dehors du Canada, en dehors de la juridiction de ce Parlement et complètement étrangères à l'organisme légal et administratif que nous possédons déjà.

Ce projet de loi est basé entièrement sur la loi navale de l'Angleterre et il suffit de lire le bill pour constater que son adoption aurait pour effet de mettre en vigueur au Canada la loi navale de l'Angleterre de 1866. Je répète que le Gouvernement possède déjà tous les pouvoirs nécessaires pour prendre les dispositions qu'il croira les plus conformes à l'intérêt du pays et qu'il n'a pas besoin de se faire autoriser de nouveau. Si le Gouvernement ne veut pas se prévaloir de la loi navale Laurier, c'est parce qu'un groupe du parti ministériel la regarde comme une loi impie à laquelle il ne faut pas toucher. En appliquant les dispositions de cette loi, le Gouvernement manquerait à ses engagements envers les nationalistes. Une des conditions de l'entente entre conservateurs et nationalistes était que la loi de 1910 serait rapportée. Mais, puisqu'elle n'a pas été rapportée et qu'elle est encore en vigueur, le Gouvernement n'a-t-il pas le devoir impérieux de la mettre à exécution? Le Gouvernement, plus que tout autre, est tenu de donner aux citoyens de ce pays, l'exemple de la soumission aux lois comme question de morale et de philosophie politiques, je maintiens que cette loi, ayant été régulièrement votée par le Parlement et sanctionnée par le Gouverneur général, tous les Canadiens doivent se conformer à ses dispositions et qu'il est du devoir du Gouvernement d'en assurer l'exécution. Je maintiens de plus que le nouveau projet de loi est inutile et incompatible avec la loi navale déjà en vigueur et dont les Canadiens ont le droit de réclamer l'exécution.

Avant de terminer mes observations à ce sujet, je ne rendrais pas justice aux électeurs que je représente, si je ne vous signalais ce qui s'est réalisé dans mon propre pays et dans mon propre comté durant les quinze ou vingt dernières années. Dans le comté du Cap-Breton, nous possédons d'abondantes houillères, les plus riches de l'univers, exploitées pendant quarante à cinquante ans par des ingénieurs anglais et écossais, par des propriétaires anglais et écossais, parce qu'on croyait alors que personne autre ne pouvait les exploiter avec succès. En 1886, ou vers ce temps-là, le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse ouvrit des écoles du soir en vue d'instruire et former nos propres nationaux dans cette exploitation, et, en même temps que nous avons aujourd'hui dans le comté du Cap-Breton les plus vastes houillères du monde, propriété d'une ou deux compagnies, l'exploitation est néanmoins confiée à des Néo-Ecossais ou à des Canadiens instruits dans les écoles locales de génie et de mines. Si vous visitez les énormes aciéries du comté du Cap-Breton, vous apprécierez l'immense progrès qui s'est réalisé. Les ateliers sont situés sur un emplacement désigné il y a quelques années sous le nom de rivière Mugger, et où pas une âme n'habitait. Nous y possédons aujourd'hui une des plus magnifiques aciéries de l'univers, où l'on fabrique des rails d'acier et de l'acier de toute espèce. Au début, on a dû naturellement faire venir des experts de toutes les parties de l'univers, mais le personnel des aciéries se compose entièrement aujourd'hui de Néo-Ecossais et de Canadiens. Ce merveilleux changement s'est opéré dans l'espace de dix ans. Pourtant, d'après nos honorables amis de la droite, nous ne sommes pas en état de construire des vaisseaux dans ce pays, ou de les équiper. Eh bien, monsieur le président, je ne craindrai pas de dire que dans ma propre ville, qui ne compte que 7,000 à 8,000 habitants, nous pouvons recruter huit à neuf cents marins qui monteront l'un quelconque de ces vaisseaux. Terre-Neuve et les autres parties de la côte du Cap-Breton renferment des centaines et des milliers d'hommes rompus à la mer et tout à fait en état d'accomplir le service naval dans ce pays. Mais je signalerai au Gouvernement que, dans le recrutement de marins pour ces vaisseaux, il lui est inutile de les soumettre à des restrictions qu'il leur a jusqu'ici imposées. Des marins de première classe, admirablement doués physiquement, aptes à monter ces vaisseaux, ne sont pas en état de passer les examens sévères auxquels on a soumis ce service dans les quelques dernières années. Le Gouvernement devra se rendre compte qu'il ne pourra enrôler dans ce service des cadets et des hommes d'une instruction supérieure, mais qu'il lui faudra employer les rudes marins qui exécuteront effectivement la manœuvre. C'est une des conditions qui ont régné en Grande-Bretagne que seuls les fils des aristocrates et des riches peuvent

entrer dans le service naval. Dans ce pays, nous devons veiller à ce que le fils du mineur, du pêcheur et du cultivateur, s'il possède les aptitudes pour entrer dans le service, puisse être suffisamment instruit et formé après son entrée. C'est-à-dire que je signale ce qui a lieu aux Etats-Unis, et c'est pour ce motif que ces derniers n'éprouvent aucune difficulté à recruter le nombre d'hommes voulu. Il n'y a rien d'impossible à réaliser au Canada. Nous possédons les hommes, l'argent et l'ambition. Un membre a l'autre jour allégué dans cette Chambre que l'aptitude d'un capitaine de marine exige une formation de vingt-quatre ans. L'idée d'un homme qui reste vingt-quatre ans dans un service avant d'obtenir un certificat de capitaine!

Autrefois, ainsi que les gens de ma province le savent bien, un homme ne pouvait devenir charpentier avant d'avoir fait un apprentissage de quatre ou cinq ans, sans aucune rémunération, à peine vêtu et nourri; mais les conditions se sont modifiées. Je connais de mes concitoyens et des hommes de toutes les parties de la Nouvelle-Ecosse, les meilleurs charpentiers de ce pays, qui n'ont jamais fait un seul jour d'apprentissage, mais qui, se sentant de l'inclination pour ce métier, l'ont embrassé et s'y sont graduellement perfectionnés. Il est aussi indubitable que les marins et les autres hommes voulus feront des progrès rapides et seront reconnus aptes, si on leur en fournit l'occasion. Il y a quelques années seulement, un homme de mon comté a refusé d'accepter $250 par mois et sa pension du chemin de fer du Grand-Tronc, parce qu'on lui avait demandé de signer une déclaration portant qu'il avait fait un apprentissage de cinq ans avant de devenir ingénieur. Il a observé: "Je ne voudrais pour aucune somme signer une déclaration impliquant qu'il m'a fallu cinq ans pour apprendre quoi que ce soit."

J'espère que le Gouvernement jugera mieux, retirera ce projet et reviendra à la politique sur laquelle nous étions unis, sous le couvert de laquelle le Canada assumait sa propre défense, et, au besoin, se levait pour la défense de l'empire auquel il est fier d'appartenir.

L'hon. CHARLES MARCIL (Bonaventure): La dernière fois que j'ai eu l'honneur d'adresser la parole devant ce comité sur l'article en délibération, ainsi que sur l'amendement et le sous-amendement, nous n'avions pas les renseignements que nous possédons maintenant, et ce pays n'était pas en possession des renseignements transmis par câblogramme. Nous avions prétendu qu'il n'existait pas d'urgence, mais que l'Angleterre était amplement en état de parer à l'éventualité d'une attaque de la part de l'Allemagne, qui a été redoutée pendant les cinq dernières années ou plus. Nous avons affirmé qu'il n'était pas nécessaire que le Canada intervînt avec une offre de $35,000,000. C'était plus ou moins de simples observations que nous formulions, et que sont cependant venues confirmer les déclarations d'hommes éminents au parlement britannique. Mais rien n'est aussi convainquant que des chiffres et aussi éloquent que des écrits pesés. Nous avons maintenant l'entière confirmation de ce que nous avons soutenu. Les journaux de ce matin et de ce soir publient un résumé du budget de la marine présenté hier dans la chambre des communes britannique. Si l'Angleterre subissait la crise de son histoire, ce dont voudraient nous persuader ceux qui parlent d'urgence, elle accroîtrait sa défense navale, elle écouterait les propositions de la ligue maritime et flotterait une dette nationale d'au moins $100,000,000, dans le but de mettre la marine britannique à l'abri de toute surprise.

Mais le premier lord de l'amirauté a présenté son budget naval pour l'exercice, et vous serez surpris, monsieur le président (M. l'Orateur suppléant)—du moins ceux qui qui ne sont pas aussi bien au fait de ces lettres que vous seront surpris—d'apprendre que l'amirauté demande effectivement pour sa marine $5,000,000 de moins que dans l'exercice précédent; et ceci au moment où nous tâchons de saigner le contribuable canadien jusqu'à concurrence de $35,000,000, afin de les verser dans un trésor qui n'en a que faire.

M. MORPHY: Je constate par le rapport du "Toronto Globe" du jour que c'est tout le contraire. Il énonce que le budget de la marine de 1913-14, publié hier, accuse un total de $231,546,500, contre $225,377,000 dans le dernier exercice.

M. MARCIL: C'est-à-dire une augmentation de $6,000,000. J'accepte la rectification. Je n'avais pas lu avec attention. Mais je demanderai à l'honorable membre qui m'a interrompu, s'il soutient que le Canada, lorsque l'Angleterre juge nécessaire d'augmenter la dépense seulement de $5,000,000 ou de $6,000,000, devrait en proportion être appelé à payer $35,000,000? Un câblogramme publié dans l'édition de ce soir fait connaître l'accueil fait au budget de la marine en Grande-Bretagne. Je juge que c'est une juste exposition de l'état des affaires de ce dernier pays:

Londres, 14 mars—On accueille favorablement en général les rapports d'Ottawa qu'il est possible d'en venir à un arrangement au sujet de la marine.

Je sais parler au nom de tout Canadien quand j'affirme qu'il serait à propos de résoudre cette question de la marine en exprimant l'opinion unanime du Canada. Car nous sommes tous fidèles à l'empire et dési-

reux de le voir maintenir la position qu'il occupe, et de prendre, à titre de Canadiens, la part qui nous incombe dans le maintien de cet empire. Mais nous ne sommes pas d'accord sur les moyens. Nous l'avons déjà été, mais le parti au pouvoir a violé cet accord et inauguré une autre politique. Il en a résulté que nous argumentons depuis trois mois, et Dieu sait depuis combien de temps auparavant; le pays est partagé, et l'opinion s'accentue en Angleterre que si le Canada entreprend quelque chose, ce sera à l'encontre de la moitié du peuple.

Le grand désir des hommes de tous les partis en Angleterre est que le Canada, quelle que soit son attitude dans la défense navale, qu'il penche pour une unité de flotte ou un subside impérial, doit agir d'un commun accord fédéral.

Quel contentement il y aurait eu si le premier ministre avait présenté dans cette Chambre un projet qui aurait été unanimement accepté, ainsi que l'a été celui présenté au cours de la motion de l'honorable député de Toronto-nord en 1909.

Le débat soulevé dans la Chambre fédérale a été une véritable surprise pour les Anglais bien renseignés qui avaient de leur aveu actuel, trop peu prisé l'opposition faite au projet Borden.

J'inclinerais à croire que le peuple anglais serait surpris. Le passant serait étonné, abasourdi, de constater que la Chambre des communes, qui, le 29 mars 1909, s'était à l'unanimité déclarée en faveur d'une participation à la défense de l'empire, au moyen de l'organisation d'un service naval canadien, est aujourd'hui fortement désunie. Dans l'attitude que nous avons adoptée de ce côté (la gauche), nous avons l'appui du sentiment unanime de nos mandants, et nous croyons représenter au moins la moitié du peuple canadien. Je puis parfaitement me figurer l'étonnement de la nation britannique en présence du changement survenu dans l'opinion canadienne. Et voyez ce que des gens de ce pays insinuent fortement au peuple anglais. Il a été adressé au "London Times" hier ou avant-hier un câblogramme portant que l'opposition au présent Gouvernement était soutenue par les éléments britanniques du Canada. Je suis surpris que le correspondant canadien du "London Times" se soit prêté à cette allégation. Notre opposition ne provient pas du point de vue non britannique. Nous croyons rendre un plus grand service à l'empire en adhérant à l'accord qui a été conclu en 1909, qui est encore consigné dans les lois non encore rayées des statuts. J'ai affirmé l'autre soir—et je n'ai pas l'intention de me répéter—que nous soutenons ce qui a été établi. Nous avons organisé une marine, et notre initiative a été ratifiée par le gouvernement britannique. L'amirauté nous a donné une zone à surveiller, une zone dans laquelle nous devons exercer les droits les plus souverains. Notre autonomie a été reconnue. Et nous allons au cours de la présente session voter un crédit, destiné probablement à l'entretien de ce service. Le contribuable britannique paye l'entretien de la flotte britannique, et notre Gouvernement nous demande de voter $35,000,000 en vue de l'achat de trois dreadnoughts, qui seront mis à la disposition du gouvernement britannique. Nous faut-il entendre que les Canadiens doivent entretenir deux marines? Devrons-nous payer doubles taxes? Est-ce de cette manière que l'impérialisme sera introduit au Canada? L'impérialisme possède une splendide organisation, des grands-prêtres et des apôtres. Nous désirons tous le succès de l'impérialisme, mais l'impérialisme tel que nous l'entendons et non l'impérialisme jingo.

Des journaux de toute nuance d'opinion réitèrent que nous ne désirons aucunement influencer le choix du Canada. Nous regrettons que toute action de l'amirauté soit ainsi interprétée.

Il est malheureux que l'action du très honorable Winston Churchill soit exposée sous un faux jour, que ses lettres nous aient donné l'impression qu'il prenait part au présent débat en faveur du Gouvernement, parce que ce dernier avait adopté ses vues. Dans une des dernières lettres qu'il a adressées au premier ministre se trouve ce paragraphe qu'on a un peu négligé, et que je désire lire encore une fois, dans le but de prouver que M. Churchill avait une arrière-pensée, comme nous disons en français, qu'il voulait entièrement aider au Gouvernement, mais qu'il désirait en même temps sauver l'amirauté britannique. Il désirait en outre, en cas du rejet de la politique du Gouvernement, éviter la critique possible. Le paragraphe que je mentionne est ainsi conçu:

Outre la réponse à votre question d'urgence, il semble désirable d'expliquer un autre point. Naturellement, l'amirauté s'appliquera loyalement à faciliter le développement de toute politique navale praticable que le Canada pourra adopter; mais son espoir d'être en état de coopérer dans une certaine mesure dans l'équipement des unités est aujourd'hui plus faible qu'il ne l'aurait été à l'époque de la conférence impériale de 1909.

Mais s'il existait une pénurie d'hommes pour équiper les vaisseaux qui constituent déjà la marine britannique, pour quel motif aurait-on formulé au Canada une semblable proposition? Pourquoi n'a-t-on pas demandé au Canada, par exemple, d'organiser un système, grâce auquel on pourrait rendre aptes à cette carrière des jeunes gens ambitieux de servir dans la marine, en les envoyant à des écoles d'instruction ou autrement. Le gouvernement britannique ne désirait pas ces vaisseaux, car, dans le sommaire du budget de la marine dont

j'ai fait mention se trouve le paragraphe suivant:

On fait actuellement observer que les ressources de la construction navale du pays sont à ce point engagées qu'elles ne souffrent pas un plus ample programme de construction.

Dans quel endroit alors les trois dreadnoughts seront-ils construits? Le budget de la marine prévoit la construction de cinq nouveaux vaisseaux de guerre au lieu de six. Il ne peut régner de très grand danger si l'amirauté consent à la réduire à cinq. Néanmoins, d'après M. Churchill, il y a pénurie d'hommes pour monter les vaisseaux britanniques. On nous prie de contribuer des vaisseaux, mais pas un homme. Nous transmettons simplement un chèque de $35,000,000, en vue de faire face au coût de trois dreadnoughts que monteront des officiers et marins britanniques. Si c'est de cette manière que le Gouvernment actuel entreprend de développer le sentiment national dans ce pays et l'amour d'une marine, il se trompe grandement, à mon avis. Le câblogramme continue:

Les prévisions budgétaires de la marine britannique ont été reçues sans surprise. Elles ne contiennent rien de remarquable et d'imprévu. Certains journaux, avec le "Times" en tête, regrettent qu'elles n'aient pas compris un sixième dreadnought, en même temps que d'autres, comme le "Daily News", déplorent que l'amirauté entende évidemment ne pas compter les dreadnoughts fournis par les dominions dans la proportion de seize contre dix.

Si la Grande-Bretagne est en danger, pourquoi ne construit-elle pas six dreadnoughts au lieu de cinq?

Le "Manchester Guardian" déclare qu'un cinquième cuirassé n'est pas nécessaire, et qu'en le rayant de son programme, l'Angleterre répondrait à l'attitude conciliatrice de l'amiral Tirpitz, l'homme d'Etat allemand.

Toutefois, les deux partis conviennent généralement que le budget est considérable, mais non un article excessif du programme naval de Churchill, qu'on ne peut interpréter sur le continent soit comme un signe d'aggression ou de faiblesse.

Cela manifeste un esprit de compromis. Cela indique que la crainte imaginaire du péril allemand s'est dissipée en Angleterre. Un très grand nombre de conservateur canadiens regretteront que le Gouvernement ait fait si peu de cas de la proposition formulée hier dans cette Chambre par l'honorable député de York-sud. C'est un des plus anciens et des plus éminents membres du parti conservateur. C'est un membre progressif, un homme aux idées larges sur de nombreux sujets. Il a présenté une proposition, mais le Gouvernement est évidemment décidé à nous imposer cette contribution de trois dreadnoughts. Toutes les affaires sont par suite paralysées dans le but de donner à l'amirauté anglaise trois vaisseaux, dont elle n'a pas besoin. Les journaux du jour publient un compte rendu du budget de la marine britannique:

Le nouveau programme de la construction prévoit cinq vaisseaux de guerre, huit croiseurs treize contre-torpilleurs et un certain nombre de sous-marins.

L'effectif de l'armée navale doit être augmenté et porté à 146,000 officiers et marins. Il y aura en cours de construction au 1er avril, 11 cuirassés, 3 croiseurs cuirassés, 13 croiseurs, 35 contre-torpilleurs et 21 sous-marins. Au cours de l'exercice actuellement clos, il a été achevé 4 cuirassés, 3 croiseurs cuirassés, 5 croiseurs, 15 contre-torpilleurs et 3 sous-marins.

L'opinion générale règne dans la Chambre des communes que le premier lord de l'amirauté a réduit le budget plutôt avec parcimonie, bien que l'on concède qu'il satisfera aux besoins du gouvernement. Et les partisans d'une "grande marine" et les partisans d'une "petite marine" sont désappointés. Les premiers déclarent que l'augmentation aurait dû se chiffrer par au moins $15,000,000, dont une partie en vue d'une nouvelle construction navale.

Une des plus grandes industries en Grande-Bretagne, aujourd'hui, est celle de a construction des navires. Si cette industrie périssait demain, on considérerait cette destruction comme une des plus grandes calamités nationales. Comme la Grande-Bretagne est une île, elle dépend entièrement des navires de commerce pour le transport des marchandises. En vue de protéger ces navires, elle construit des vaisseaux de guerre. On fait purement surgir toutes ces craintes que nous entendons exprimer de temps à autre, dans le but de stimuler la construction navale. La marine de la Grande-Bretagne est le soutient du pays. Sans elle la Grande-Bretagne n'existerait pas. Permettez-moi de citer quelques lignes d'Arnold White pour montrer l'idée qu'il se ait de l'empire britannique, ainsi qu'il faudrait l'entendre, non pas l'empire au point de vue mesquin et jingo, mais l'empire réel, solide, que nous avons appris dans notre histoire. (L'hon. membre lit l'extrait mentionné.) L'empire britannique est un des plus puissants facteurs du bienfait de l'humanité, et c'est parce que nous voulons le maintenir dans toute son intégralité et toute sa gloire que nous essayons actuellement, bien que nous soyons la minorité, de persuader à la majorité de cette Chambre, que c'est une mesure insensée que de tâcher de tirer une contribution du peuple du Canada sans le consulter.

Mes électeurs ne m'ont pas donné de mandat pour voter $35,000,000 à la marine britannique. Sans aucun doute, si la question leur était soumise en toute loyauté et franchise, mes mandants n'esquiveraient pas leur devoir, mais ils feraient ce qu'ils jugeraient le mieux, si l'occasion se présentait d'exprimer leur opinion. Mais cette occasion n'a pas été fournie.

L'auteur que j'ai déjà cité continue d'observer qu'en 1915 le continent américain sera

séparé en deux par le canal de Panama, et que l'océan Pacifique subira l'influence de la politique européenne. La Grande-Bretagne a cependant retiré la plus grande partie de ses vaisseaux de l'océan Pacifique, et, pour ce motif, elle approuve l'action de l'Australie de créer une flotte australienne. Si la Grande-Bretagne est faible quelque part, c'est sur le Pacifique. Si le Canada est jamais menacé, ce sera sur le Pacifique. Pourquoi ne pas commencer à présent et préparer la défense navale sur cet océan, pourquoi ne pas adopter l'amendement du chef de l'opposition portant la construction d'une escadre sur le Pacifique de même que sur l'Atlantique?

Cet auteur poursuit ses observations que, dans le passé, la mer des Caraïbes a souvent été le théâtre de batailles navales, et il appuie sur son importance au point de vue de la stratégie navale.

Combien il est important pour la Grande-Bretagne, à cause des nouvelles conditions qui règneront vraisemblablement sur le continent américain à la suite de l'ouverture du canal de Panama, que le Canada, sa plus grande dépendance, fortifie ses côtes et organise une force navale, en vue de coopérer avec la mère patrie en cas de circonstance critique. Avec ses merveilleuses ressources et l'accroissement rapide de sa population, le Canada est prêt à s'acquitter de l'obligation imposée par l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Lorsque la Grande-Bretagne nous a accordé le paladium de nos libertés, une des obligations confiées au Parlement fédéral était le maintien de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement du Canada, et un moyen de réaliser cela sera la création d'une force navale effective. Nous avons créé notre force militaire, mais il n'existe pas encore de force navale effective canadienne. Dépouillons-nous de l'esprit de parti. Si nous pouvions former un comité mixte composé des membres des deux côtés, si nous pouvions nous réunir, nous pourrions déterminer quelle est la meilleure politique à adopter dans les intérêts du Canada. En favorisant les intérêts du Canada, nous favoriserions les intérêts de l'empire; un homme qui n'est pas fidèle à son propre pays, qui n'est pas un bon patriote, ne peut être un fidèle sujet d'un autre pays. L'occasion se présente actuellement de manifester la valeur des Canadiens. La Providence a été très généreuse envers nous, mais il me semble que nous ne remplissons pas actuellement notre devoir. Nous remettons à un avenir très éloigné ce qu'il faudrait accomplir aujourd'hui. Pourquoi ne pouvons-nous saisir cette question maintenant et la résoudre une fois pour toutes? Le temps n'est pas si éloigné où nous posséderons une population de trente-cinq ou trente-six millions d'âmes au Canada. C'est une population qui n'est pas de beaucoup moindre que la population actuelle du Royaume-Uni, et, en ce qui concerne le Canada, la nécessité d'une flotte effective pour l'intérêt de la Grande-Bretagne est également grande. Commençons dès maintenant dans la bonne voie, et nous serons ensuite plus en état de faire face aux responsabilités de l'avenir.

Le même auteur fait observer la manière dont la Grande-Bretagne a pu, lors de la guerre sud-africaine, transporter une armée d'un quart de million d'hommes à 6,000 milles au delà de la mer, et il parle de l'importance de tenir libres les voies commerciales, de façon à être en tout temps en mesure d'assurer le ravitaillement en vivres. La Grande-Bretagne possède une grande source d'approvisionnement de vivres dans le continent de l'Amérique du Nord; elle est donc premièrement intéressée à tenir libre la voie commerciale qui s'étend du Saint-Laurent à la mère patrie.

A quel meilleur usage pourrait-on employer une marine canadienne qu'à cette grande occupation? N'est-il pas plus dans les intérêts de l'empire britannique d'avoir un Canada uni plutôt qu'un Canada divisé? Pourquoi la politique britannique ne consiste-t-elle pas aujourd'hui à faire du Canada un pays uni, au lieu de le diviser sur une question aussi importante. La nation britannique affirme que c'est sa vie même, son existence même; détruisez la marine britannique demain, et l'Angleterre tombe au rang d'une puissance de troisième ordre.

Pourquoi ceux qui dirigent la politique anglaise ne prévoient-ils pas que, si nous voulons faire un don, il est dans les intérêts du Canada et de l'empire de le faire justement, et avec l'assentiment du peuple, qu'il ne devrait pas nous être extorqué ni résulter de la coercition, car on a parlé de coercition dans les journaux. Si l'on fait cette contribution, on ne la fera pas avec l'approbation du peuple canadien, on la lui aura extorquée.

Monsieur le président, au cours du présent débat, il a été formulé bien des observations au sujet des relations avec l'Allemagne. De fait, toute la question repose sur l'état de ces relations. M Winston Churchill semble fortement redouter l'Allemagne; tout l'argument consiste en ce que l'Angleterre est menacée, parce que l'Allemagne a organisé sa flotte, parce qu'elle a, en sa qualité d'une des grandes nations de l'univers, entrepris de construire une flotte, qui est à la gloire de cet empire. Si l'Allemagne a atteint le rang qu'elle occupe aujourd'hui dans le monde, et si elle a construit une marine marchande sur les eaux de l'océan, elle a inauguré cette politique dans la construction de la marine allemande. Dans un article paru dans le "Contemporary Review", M. Ellis E. Barker, une autorité de marque, traite de la

question de l'industrie de la construction navale. J'y relève ce que le Canada devrait adopter pour programme. Cet auteur indique la manière dont l'Allemagne a procédé pour développer sa marine. L'Allemagne désirait créer une flotte et en même temps construire sa marine. Elle a compris qu'elle pouvait réaliser son désir en établissant des chantiers maritimes pour la construction de vaisseaux de guerre. C'est la mesure qu'ont en 1909 adoptée cette Chambre et le Gouvernement, alors qu'ils se sont prononcés en faveur de l'organisation d'une marine canadienne. A une certaine époque, le Canada a occupé le cinquième rang dans l'univers, en ce qui concernait la construction maritime. C'était à l'époque où les navires en bois de la Nouvelle-Ecosse et de Québec sillonnaient les sept océans, mais cet état a cessé lors de l'apparition des navires en fer et en acier. Depuis, nous avons possédé tous les éléments constitutifs d'une grande nation, sauf une marine marchande et de guerre. Sur les sept à huit cents navires qui montent chaque année le Saint-Laurent, transportant le commerce du Canada, pas un seul n'a été construit dans ce pays, et la plupart sont enregistrés à l'étranger, bien que quelques-uns soient enregistrés au Canada pour les fins douanières.

Avec son immense territoire, avec ses grandes ressources et ses vastes ambitions, le Canada est probablement la seule nation de l'univers qui ne possède pas de flotte maritime. Je crois le temps arrivé de modifier notre politique et, au moyen de la construction de ces petits navires, créer une industrie de construction maritime au Canada. Si nous ne pouvions immédiatement commencer la construction de dreadnoughts, nous pouvions accepter l'offre reçue par le Gouvernement canadien, il y a une couple d'années, de la part de certaines firmes d'Angleterre, qui s'engageaient à établir leurs chantiers maritimes à Montréal ou à Saint-Jean, en vue de la construction de croiseurs de deuxième classe et de quelques-uns des petits navires. Elles assuraient par là l'établissement de chantiers de construction navale qui auraient pu être utilisés dans la construction de navires de commerce. Comme en témoigne l'auteur que j'ai cité, c'est exactement ce qui s'est produit en Allemagne; en encourageant l'établissement de chantiers pour la construction de vaisseaux de guerre, le gouvernement allemand a ouvert la voie à l'entreprise privée. C'est la clef de toute la question. Si le Gouvernement canadien ouvrait la voie à l'entreprise privée en construisant une flotte dans nos propres chantiers maritimes, nous pourrions réaliser dans notre pays ce que l'Allemagne a accompli en remportant le plus grand succès des temps modernes. Cet article montre que l'Allemagne, en construisant sa marine, a accessoirement organisé un merveilleux service commercial, qui a attiré l'attention de l'univers. Lors du commencement des travaux, l'Allemagne protégeait toute industrie, sauf celle de la construction des navires; et c'est l'état de choses régnant au Canada; toute autre industrie est protégée, mais les navires construits en Angleterre entrent en franchise au Canada. Bismarck a converti la propriété privée des chemins de fer de l'Allemagne en propriété de l'Etat et a par leur moyen transporté au simple coût du service le matériel de la construction des navires. En certains cas, il a fallu transporter ce matériel sur une distance de mille milles jusqu'au port de construction navale. Au Canada, ce transport n'est pas nécessaire, car, ainsi qu'en a témoigné l'honorable député de Cap-Breton-nord, nous possédons au Cap-Breton les plus riches dépôts de houille grasse de l'univers; de plus, nous avons déjà établi et exploité une des plus grandes industries de l'Amérique, pour la fabrication du fer et de l'acier, et nous avons non seulement de faciles voies de transport par eau, mais nous possédons aussi un chemin de fer qui est la propriété de l'Etat. En outre, nous avons tout ce que la Providence peut fournir ou l'homme inventer pour l'établissement de cette industrie. Quel a été le résultat de la politique de l'Allemagne. Les chiffres publiés dans cet article indiquent que les chantiers de construction maritimes allemands, qui employaient 4,250 hommes en 1880, en employaient en 1904—les derniers chiffres mentionnés—19,467. Considérez ce que cela signifierait pour l'ouvrier, les propriétaires de mines et les capitalistes du Canada, d'établir une industrie de cette espèce. La dernière fois que j'ai adressé la parole à ce comité, j'ai cité un extrait de Windermere, qui énonçait que les armements étaient regardés comme une bénédiction, car ils occupaient un si grand nombre d'hommes de tant de métiers différents.

Lorsque l'Allemagne a inauguré son industrie de la construction maritime, elle a importé une grande partie des plaques utilisées dans la construction des navires. En 1899, la quantité importée était de 30,000 tonnes, mais cette importation a chaque année diminué, et, en 1903, elle ne s'élevait plus qu'à 1,600 tonnes. De 1871 à 1904, le tonnage de la flotte marchande de l'Allemagne s'est accru de 81,999 à 1,739,690 tonnes, et tandis que la principale particularité de la flotte marchande de la Grande-Bretagne est le steamer irrégulier, celle de la flotte marchande allemande est le palais flottant qui transporte les voyageurs.

Considérons ce que les Etats-Unis ont réalisé. Beaucoup de Canadiens ont jugé convenable de ne pas entretenir de rela-

M. MARCIL (Bonaventure).

tions avec les Etats-Unis. Nous savons cependant que le premier ministre du Canada, dans le cours du mois dernier, a prononcé à Albany un discours dans lequel il a déclaré sa très grande admiration pour le peuple américain, reconnaissant les Etats-Unis comme une des plus grandes nations de tous les temps et la plus grande des temps modernes. Pour démontrer ce que les Etats-Unis ont réalisé en faveur de leur marine et, accessoirement, de leur service commercial, je renvoie à l'ouvrage de Spear: "L'histoire de notre marine". Cet ouvrage apprend que les Etats-Unis ont inauguré leur marine moderne en 1885. Grâce à l'encouragement du gouvernement, elle a acquis un si grand prestige que l'escadre blanche des Etats-Unis est devenue un agent de la paix, non seulement sur le continent de l'Amérique du Nord, mais loin au delà de ses limites. L'auteur montre comment les Etats-Unis ont procédé dans la construction de leur marine, comment ils ont été unanimes au sujet des travaux à exécuter et comment le programme a été réalisé. La création de cette flotte a amené la création d'une marine marchande qui met les Etats-Unis sur un pied considérable, comparativement aux autres nations de l'univers, bien qu'elle soit encore grandement distancée par celle de la Grande-Bretagne. Cet ouvrage fait observer que la seule manière dont un pays puisse organiser, posséder et équiper une marine, est de faire un apprentissage. Le Canada doit suivre cet exemple. Le premier lord de l'amirauté actuel semble être d'avis que nous ne possédons pas au Canada la main-d'œuvre experte nécessaire à la fabrication des canons, des affûts de canons, des plaques de blindage et ainsi de suite. De ce côté (la gauche), nous avons une plus grande confiance dans le Canada. Nous n'acceptons pas la déclaration du premier lord de l'amirauté qu'il faudrait un temps aussi considérable pour instruire les ouvriers experts nécessaires. En exprimant son opinion sur l'incapacité des ouvriers canadiens, le premier lord de l'amirauté a exprimé une opinion qui, pour employer ses propres paroles, n'est pas basée sur la pleine connaissance de la question.

En traitant de la construction de la marine américaine, cet auteur américain fait observer que la simple expérence a été infiniment plus importante pour la nation que l'argent dépensé. Si nous avions consenti à réaliser la politique de 1909, et si nous avions accepté les offres de certaines firmes britanniques, elles seraient venues établir au Canada des chantiers de construction navale et auraient entrepris la construction de navires. Elles auraient amené des ouvriers experts, qui auraient instruit les ouvriers canadiens. Nous aurions par suite possédé dans ce pays une classe d'ouvriers qui, dans quelques années, auraient été en état d'exécuter eux-mêmes ces travaux. Lorsque les grandes aciéries du Cap-Breton ont commencé leurs opérations à Sydney, tous les contremaîtres avaient été importés d'Europe; des hommes d'expérience sont venus instruire les Canadiens. Ces hommes ont aujourd'hui disparu et ont été remplacés par des Canadiens. D'après l'auteur de cet ouvrage, les Etats-Unis d'Amérique étaient incapables de constuire même un seul navire en fer, bien qu'ils fussent alors une des premières nations de l'univers. Au Canada, allons-nous éviter les frais d'expérimentation en envoyant de l'argent solide aux chantiers de construction navale britanniques, où il sera employé au profit des ouvriers anglais, tandis qu'on pourrait mieux l'employer à l'établissement d'une industrie de construction maritime dans ce pays? Les Canadiens ne sont-ils pas de taille à entreprendre la construction de navires, bien que nous soyons les fils d'hommes qui ont construit, il y a cinquante ou soixante-quinze ans, des navires en bois, qui parcouraient le monde?

Cet auteur montre comment les Etats-Unis ont réussi dans l'entreprise de la construction d'une marine, et ce pays possède aujourd'hui sur la côte de l'Atlantique des chantiers qui sont à sa gloire et qui seraient à la gloire de toute nation de l'univers. Pourquoi le Canada ne débuterait-il pas de la même manière et ne profiterait-il pas de l'occasion qui se présente. La Grande-Bretagne n'est pas dans une si grande détresse qu'elle ait besoin de $35,000,000 pour conserver sa suprématie. Si elle était dans cette détresse, elle serait très à plaindre. Je serai extrêmement surpris si la mère patrie accepte trois dreadnoughts du Canada après des semaines de dispute. Au contraire, je crois que les hommes d'Etat anglais reconnaîtront que la présente politique a été une erreur, et qu'il aurait été préférable que le Canada s'en tînt à la politique adoptée il y a trois ans.

Il y a été fait mention de la dépense annuelle de l'Allemagne pour les fins navales. Sans cette mention, la proposition soumise à la Chambre n'aurait jamais été présentée, et tout ce débat aurait été évité. Le mémoire soumis par M. Churchill fait allusion aux dépenses navales de l'Autriche-Hongrie, mais il n'y a pas plus de danger pour le Canada de cette source que d'un très grand nombre d'autres choses que nous n'avons jamais vues.

Il n'y a aucune raison de regarder l'Autriche comme une ennemie de la Grande-Bretagne. Selon le "Navy Leage Annual" l'Autriche n'est point hostile à l'Angleterre, et l'on n'y éprouve que des sentiments d'amitié pour l'empire britannique. L'Angleterre n'a rien à craindre non plus de l'Ita-

lie. Que par crainte de l'Autriche, le Canada verse une contribution de $35,000,000 dans les coffres de l'Angleterre, voilà qui me dépasse. Le mémoire de l'amirauté nous dit qu'il a fallu vingt ans au Japon pour établir des chantiers de construction navale capable de construire un vaisseau de guerre en trois ans. Si le Canada pouvait se vanter d'un tel succès ne serait-ce pas magnifique? Je suis d'avis que la coque des vaisseaux de guerre et tout ce qu'il est possible de se procurer ici devrait être mis en œuvre au Canada. Si nous ne pouvons fondre des canons, fabriquer des affûts ou des plaques de blindage, on pourrait les importer d'Angleterre. Faisons ce qu'ont fait le Japon et les Etats-Unis, bâtisons notre propre marine. J'ai déjà parlé du secours que l'Etat accorde en Allemagne, à la construction maritime, secours qui a élevé cette industrie à la glorieuse position qu'elle occupe aujourd'hui. En ce qui concerne le Canada, j'emprunte à l'"Industrial Canada", organe de l'association des manufacturiers canadiens, l'exposé de ce qui s'est fait depuis quatre ans, à New-Glasgow, Nouvelle-Ecosse, et qui devrait pousser le Gouvernement canadien à encourager en ce pays la construction de navires en acier. Cette maison de New-Glasgow s'occupait autrefois de construire des navires marchands en bois, mais récemment, elle a entrepris d'en construire un en acier, et elle y a fort bien réussi.

Que ce serait beau, monsieur le président, si l'on annonçait ce soir ou demain aux maisons de construction navale et aux diverses localités de la Nouvelle-Ecosse que le gouvernement du Canada a résolu, tout en protégeant le Canada et l'empire, de mettre à exécution un programme qui aurait pour effet de créer une nouvelle industrie et de rétablir celle autrefois si florissante au Canada. Mais je crains que cela n'arrive point avant que le gouvernement ne soit changé. En 1908, l'"Industrial Canada" publiait aussi un article démontrant le développement considérable de la construction navale sur les lacs intérieurs, par le fait que le tonnage des vaisseaux passant par le canal du Sault-Sainte-Marie était supérieur à celui des navires qui passent par le canal de Suez. Cette revue publiait encore des illustrations attestant le haut degré de perfection que l'on a atteint dans la construction des navires d'acier sur les grands lacs, comme on peut le voir dans le "Harmonie", construit par la Collingwood ship building Company, avec ses splendides dispositions pour le confort des voyageurs, dispositions égales à celles qu'offre n'importe quel steamer maritime. Pour démontrer plus encore le développement de l'industrie de la construction navale sur les Grands lacs, l'article en question faisait remarquer que la flotte qui valait à peine $1,000,000, six ans plus tôt, valait alors $10,000,000.

Nous avons là, dans ce qui a été fait sur les Grands lacs, un exemple de ce qui arrivera dans les ports maritimes; et cela vaut bien la peine que le Gouvernement s'en occupe. Avant de décider de faire construire ces navires de l'autre côté de l'océan, on pourrait bien s'assurer s'il serait absolument impossible de les construire ici.

M. Churchill parle de la difficulté de se procurer en ce pays des grues et autres appareils nécessaires pour la construction de navires de guerre. Je trouve dans cette revue un autre article illustrant la première grue magnétique employée au Canada, installée aux usines Angus, à Montréal. Un autre exemple des progrès accomplis au Canada dans la machinerie se trouve dans un autre article décrivant la construction d'une pompe à vapeur d'une capacité de 15,000,000 de gallons, pour la gare élevée de Toronto; cette machine n'est point un joujou; il a fallu un an et demi pour la construire; même les arbres de couche, qui doivent être de toute première qualité, sont le produit des aciéries canadiennes. On fait remarquer qu'il y a quelques années il fallait s'adresser aux Etats-Unis pour obtenir les matériaux de ces arbres de couche, mais il n'en est plus ainsi, cas ces matériaux ont été fournis par la Nova Scotia Steel Company. Je vois dans la même revue de 1911 un compte rendu de l'accroissement industriel de la Nouvelle-Ecosse, représentant les ateliers de la Canadian Steel Corporation, avec quelques remarques élogieuses, et plaçant au premier rang les ressources naturelles, riches et variées de la Nouvelle-Ecosse.

Jusqu'à ces derniers temps, le Cap-Breton était une partie du Canada relativement inconnue du public voyageur. Il était habité par une population vigoureuse et respectable, mais la pêche, le bois de construction et l'agriculture étaient virtuellement ses propres industries. Il y avait de la houille, mais on en exportait bien peu. Il y a quelque temps, on tenta d'y établir des industries minières et manufacturières, et elles se sont développées avec une merveilleuse rapidité. Aujourd'hui, les aciéries de la Nouvelle-Ecosse sont au rang des aciéries les plus considérables de l'Amérique du Nord et du monde entier, et elles augmentent constamment. Si nous adoptions un programme qui nous permît de commencer au Canada la construction de navires pour notre marine et qui par la suite permettrait la construction d'une marine marchande, quel encouragement ne serait-ce pas pour entreprendre l'établissement de chantiers analogues dans les autres parties du pays! Voici un numéro récent de l'"Industrial Canada" concernant la Lake Superior Corporation; je ne la

lirai pas, car nos honorables collègues sont parfaitement au courant des grands développements qui s'y sont accomplis. La perspective des développements possibles est immense, pourvu que l'on y donne l'encouragement nécessaire. Je signalerai aussi le rapport de la commission de conservation pour l'année 1911. Sous le titre "Conservation des ressources minérales", je trouve un résumé des conditions qui démontre que le Canada est l'un des pays les plus riches du monde en minerais.

(L'honorable député continue à lire des chiffres empruntés au rapport, concernant la production minérale, y compris la production du fer en gueuse.)

M. BOYCE: Je soulève une objection. Je vous demande, monsieur le président, ce que le fer en gueuse peut bien avoir à faire avec la question en discussion.

Le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député essaie de prouver que la construction d'une marine canadienne, dont il est question dans le sous-amendement, peut se faire au Canada.

M. MARCIL: Il importe tout spécialement de remarquer que l'on trouve surtout au Canada la houille, le fer, le nickel et le cuivre qui sont des minéraux les plus importants dans l'industrie de la construction navale. Ce rapport montre aussi que le Canada possède des chutes d'eau qui, probablement n'ont pas leurs pareilles au monde. Ces chutes deau seraient l'un des meilleurs facteurs pour développer les industries auxquelles donnerait naissance l'encouragement accordé à la construction navale au Canada. Nous avons la houille, le fer, le nickel, le cuivre, les chutes d'eau et le bois pour cette industrie. Et nous avons les ouvriers et la volonté, et nous pouvons construire une marine qui serait avantageuse au Canada aussi bien qu'à l'empire. Cependant, nos honorables adversaires semblent croire que nous n'avons ni l'entraînement, ni les connaissances, ni l'expérience, ni l'esprit d'entreprise nécessaires pour construire des croiseurs de troisième classe, et que nous devons confier ce travail à la Grande-Bretagne. Je regrette d'avoir été obligé de retenir si longtemps le comité pour lui exposer quelques-unes des raisons vitales, à mon sens, concernant la question discutée, et lui rappeler les vastes ressources du Canada.

Le Gouvernement d'aujourd'hui a la majorité. Par la communication du premier ministre de la Colombie-Anglaise, nous voyons qu'il entend faire adopter cette mesure et qu'il se peut que l'on recoure à certains moyens pour la faire adopter par cette Chambre. Si je comprends bien actuellement les sentiments du peuple canadien, ce projet n'a point son approbation. On nous menace de le faire adopter malgré les protestations du peuple et malgré celles du parti libéral. Nous le croyons préjudiciable aux intérêts du Canada et préjudiciable aux intérêts de l'empire britannique. Nous voulons voir cet empire grand et prospère. Nous voulons contribuer de notre mieux à son progrès. Nous tenons à continuer dans ce but les efforts que l'on a tentés dans le passé. Nous sommes prêts à faire notre part d'honnêtes citoyens. Nous avons espéré que sur une question comme celle-ci, les deux partis politiques pourraient s'entendre pour la traiter en dehors de toute politique. J'espère encore que ce temps viendra. Il se peut aussi que la présente proposition ne soit point adoptée cette année. Le Gouvernement du jour pourrait bien trouver qu'il y a d'autres questions qui touchent de différentes manières au développement du Canada et qui méritent quelque unanime considération, et la question actuellement à l'étude pourrait bien y rester assez longtemps pour permettre aux autorités de la considérer à un autre point de vue qui répondît aux vœux des Canadiens et amenât un état de choses favorables non seulement aux intérêts de l'empire mais aussi à ceux de ce pays dont nous sommes si fiers.

M. ROGERS: Afin qu'il n'y ait point de malentendu en ce qui concerne l'attitude du Gouvernement, malentendu qui pourrait peut-être résulter de l'exposé que vient de faire l'honorable député (M. Marcil), je désire dire quelques mots. Comme le savent bien les honorables membres de cette Chambre, ce comité siège nuit et jour depuis deux semaines. Le Gouvernement a donné aux honorables membres de l'opposition la plus grande latitude possible pour discuter cette importante mesure. Nous voulons maintenant fournir à nos honorables adversaires toutes les occasions justes et raisonnables de discuter cette mesure avec intelligence. Lorsque cette proposition vint devant ce comité, il y a deux semaines, le principal argument avancé par les memgres de l'opposition était en effet que le Gouvernement d'aujourd'hui était ligué avec le parti unioniste de la Grande-Bretagne, et que c'était là la principale raison pour laquelle il demandait au Parlement d'adopter cette mesure.

On s'est plaint que le comité n'avait pas tous les renseignements possibles. Un peu plus tard, le premier ministre, après avoir télégraphié au premier lord de l'amirauté en a obtenu l'autorisation de communiquer à la Chambre les documents importants que nous discutons depuis quelqques jours. Aussitôt, il se fait un changement dans l'esprit des honorables membres de l'opposition qui ne croient plus le Gouvernement ligué avec le parti unioniste de la Grande-Bretagne, mais bien plutôt avec le premier lord de l'amirauté et le parti libéral de la Grande-Bretagne. Ce qu'il y a de vrai, monsieur le président, c'est que le

Gouvernement, en présentant cette mesure à ce comité, à ce parlement et à ce pays, s'est ligué avec n'importe quel sujet de ce Dominion et de l'empire britannique qui croit à la nécessité d'augmenter les forces navales de l'empire. Comme je l'ai déjà dit, cette mesure étant des plus importantes, on a laissé à la discussion la plus grande latitude possible. Si nous voulons en arriver à quelque résultat dans la discussion de ce bill, je pense qu'en toute justice, les honorables membres de l'opposition ne sauraient se plaindre que nous insistions pour que les règles du débat soient désormais observées rigoureusement dans ce comité. Je vais plus loin et je dis que si les règles du débat concernant ce comité ne suffisent pas pour promouvoir l'importante mesure en question, il est du devoir de ce Gouvernement, qui connaît nos responsabilités et notre devoir envers nos concitoyens, d'établir en cette Chambre des règles qui lui sembleront devoir être efficaces. Nous savons ce que nous devons à notre pays et à l'empire. Nous déclarons ce soir, en toute sincérité et avec une entière conviction que nous, comme Gouvernement, représentant une si grande majorité des citoyens du Dominion, ne pouvons mieux remplir notre devoir envers nos concityens, envers le Canada et envers l'empire qu'en faisant adopter ce bill. Et nous allons le faire adopter.

M. OLIVER: Monsieur le président, je suis sûr que le comité comprend toute l'importance de la déclaration que vient de faire mon honorable ami le ministre des Travaux publics, non pas tant à cause de la déclaration elle-même que par le fait que c'est le ministre des Travaux publics et non le premier ministre qui l'a faite. Si cette déclaration de l'intention du Gouvernement est aussi importante que mon honorable ami voudrait le faire croire au comité, il est au moins remarquable, comme un fait unique dans la procédure parlementaire, que cette déclaration vienne, non du premier ministre, mais du ministre des Travaux publics. Cependant, il importe peu à l'opposition que ce soit le président du conseil ou le ministre des Travaux publics. Nous nous occupons des mesures présentées au Parlement par le Gouvernement. Nous étudions ces mesures à la lumière de notre conscience. Nous considérons que nous avons été élus librement comme les représentants du peuple en ce Parlement, que nous avons non seulement le droit mais l'obligation de remplir ici notre devoir, et ce n'est point du Gouvernement du jour que nous tenons ce droit. Qu'il soit bien entendu que ce n'est pas en considération du Gouvernement que nous sommes intéressés depuis deux semaines à la discussion de cette question; la volonté du Gouvernement et son manque de considération pour l'intérêt public ont imposé cette question à ce parlement et au pays. Si les affaires du pays ont été négligées depuis deux semaines, c'est le Gouvernement et non l'opposition qui en est responsable. A n'importe quel moment, au cours des deux dernières semaines, le Gouvernement pouvait—et c'était, selon moi, son devoir—s'occuper des affaires pressantes du pays, au lieu—j'espère ne pas être rappelé à l'ordre si j'emploie le mot—d'essayer de faire le bravache devant l'opposition.

Quelques DEPUTES: Règlement.

M. OLIVER: Pour la forcer à accepter une proposition à laquelle elle s'objecte énergiquement. Si je me suis écarté du règlement, je retire cette expression sans réserve.

Le PRESIDENT (M. Aikens): Il vaut mieux retirer le mot.

M. OLIVER: Je le retire sans aucune réserve. Je veux dire que, par sa manière d'agir, le Gouvernement essayait de forcer l'opposition à accepter une proposition dans des circonstances et des conditions que, selon les règles de la procédure parlementaire, il n'avait pas le droit d'imposer à ce moment ni de cette manière.

Un DEPUTE: Pourquoi?

M. OLIVER: Le bill subit sa 2e lecture jeudi soir. La discussion en comité des dispositions du bill a commencé vendredi dans cette Chambre. Le lundi suivant on reprit au Parlement les affaires courantes. Cela occupa la Chambre jusqu'à environ dix heures du soir, et, à ou vers dix heures—je ne sais pas l'heure exacte, mais cela importe peu—le comité se mit à l'étude de l'article de ce bill. Un amendement à ce second article 2 fut proposé. Il n'est pas nécessaire que je m'étende très au long sur ce sujet, mais ce second article du bill concerne une disposition de fonds, et l'amendement proposé plaçait devant le comité, en face de la contribution proposée par le Gouvernement, la proposition de l'opposition de construire une marine et pourvoir à la défense du pays. Il me semble que, lorsqu'à une heure du matin, après que l'on eût discuté cet article pendant trois heures, le Gouvernement dit à l'opposition: Il faut que vous adoptiez cet article ou que vous restiez ici jusqu'à ce que vous l'ayez adopté, il emploiait le pouvoir que lui confère la majorité d'une manière que ne justifie aucune procédure ou pratique parlementaire ici ou ailleurs.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. OLIVER: Je ne vais point dicter au Gouvernement la règle de conduite qu'il devrait tenir en cette circonstance.

Quelques hon. DEPUTES: Oh! oh!

M. OLIVER: Mais je vais prendre la liberté de lui exposer ce que nous, membres de l'opposition, considérons être notre devoir concernant cette question, notre devoir comme représentants librement élus du peuple du Canada, ne partageant point la manière de voir du Gouvernement, et ayant lieu de nous croire appuyés par nos mandataires et aussi par la majorité du peuple canadien. Nous aurions trahi la confiance que l'on nous a témoignée, mal assumé la responsabilité qui nous incombe, si nous avions cédé à la coercition—j'espère, monsieur le président, que ce terme est parlementaire—ou à l'essai de coercition tenté par le Gouvernement et sa majorité. Voilà la situation telle que je la comprends aujourd'hui.

Quant à la proposition du ministre des Travaux publics que les règles du débat soient appliquées à l'avenir avec plus de rigueur, nous n'avons absolument rien à dire. Ces règles ont pour but, si on les interprète rationnellement, de faciliter une juste et libre discussion. Aussi longtemps que ces règles seront appliquées pour atteindre ce but, nous ne nous plaindrons point assurément qu'on les applique rigoureusement. Mais j'ajouterai que—je veux que l'on comprenne bien que je n'entends faire aucune insinuation—si l'on essaye d'employer les règles du débat dans le but d'empêcher une discussion raisonnable et libre.

Un DEPUTE: Surtout libre.

M. OLIVER: Alors nous serons obligés de recourir aux droits que nous donne la constitution du Canada, autant que nous le permettra la coercition que le Gouvernement et sa majorité pourraient employer contre nous. Nous apprécions, et je le dis franchement, le fait que l'on a donné la plus grande liberté de discussion pendant les deux semaines qui viennent de s'écouler, au sujet de la mesure à l'étude; mais j'ajouterai que, dans les circonstances, il n'est que juste d'en agir ainsi. Quant au futur, nous sommes prêts à supporter une application rationnelle des règlements de cette Chambre, pourvu que l'on tienne compte du but pour lequel ils ont été établis; mais, si l'on entend faire usage de ces règlements dans un but absolument opposé à celui pour lequel ils ont été faits, alors, nous devrons prendre des mesures de nature à protéger la liberté du Parlement, les droits de ceux que nous représentons, et dans notre faiblesse, nous ferons tous nos efforts pour fortifier cette protection. J'ai déjà signalé à l'attention de cette Chambre certaines phrases du discours que prononça le premier ministre lorsqu'il présenta cette résolution à la Chambre. Je ne crois pas m'écarter du règlement en répétant ce qu'il a dit, afin d'empêcher tout malentendu à ce sujet. Voici:

Nous avons l'assurance que si, en aucun temps à l'avenir, le peuple canadien voulait établir une branche de la marine britannique, ces vaisseaux peuvent être rappelés par le Gouvernement canadien pour faire partie de cette marine, et dans ce cas, naturellement, ils seraient entretenus par le Canada et non par la Grande-Bretagne.

J'ai lu ce passage pour bien établir le fait sur lequel le ministre de la Marine, répondant, il y a quelques jours à une question qui lui était posée, a encore insisté, confirmant ainsi la déclaration qu'en plaçant ces vaisseaux sous l'autorité de l'amirauté anglaise, le Gouvernement canadien se réserve le droit absolu de les rappeler; ce rappel serait sujet à certains arrangements à conclure entre le Gouvernement britannique et le Gouvernement du Canada. Dans mes remarques précédentes, s'il m'est permis de les rappeler encore, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur le fait que cette disposition concernant ce rappel ne coïncidait nullement avec l'idée d'un don libre et loyal fait à la Grande-Bretagne, d'après les mots mêmes employés par le ministre de la Marine dans une autre occasion, et ne s'accordait point avec l'idée générale qui se dégageait du discours du premier ministre, de discours analogues de ses partisans et des commentaires de la presse. J'ai fait remarquer que l'impression générale produite lors de la présentation de cette résolution, c'était qu'il s'agissait d'un don libre et loyal à la Grande-Bretagne, une expression de la loyauté du Canada et l'acquittement, au moins partiel, de la dette du Canada envers l'empire; tandis que, d'après la déclaration même du premier ministre, confirmée plus tard par le ministre de la Marine, il ne s'agissait point d'un don loyal, mais tout au plus d'un prêt. Mais, le point que je veux établir ce soir, c'est que ce n'était même pas un prêt: on veut en faire un gage dans la lutte des partis politiques au Canada et dans le Royaume-Uni. Je prends le discours du premier ministre lors de la présentation de la résolution. . .

M. BORDEN: Je me permettrai de rappeler à l'honorable député que le principe d'un bill est toujours décidé lors de sa seconde lecture. Le principe de ce bill a été adopté après avoir été discuté très au long, avant la seconde lecture. Mon honorable ami, si je le comprends bien, entreprend de discuter le principe du bill. Comme cette discussion a déjà été faite très longuement, je lui ferais respectueusement remarquer qu'il s'écarte du règlement en y revenant de nouveau.

M. OLIVER: Il va sans dire que je me trouve dans une position désavantageuse pour discuter une question semblable avec

le premier ministre; il me sera néanmoins permis d'énoncer ma manière de voir. Cet article du projet de loi tend en réalité à l'octroi de deniers—tel en est l'objet; or, au moment d'autoriser cet octroi, la Chambre a le droit d'en examiner les conditions et l'objet, ainsi que les conséquences qui en découleraient vraisemblablement s'il venait à être fait. C'est là-dessus qu'ont déjà porté mes observations et que porteront celles qui me restent à faire.

Dans une partie de son discours, mon très honorable ami donnait à entendre qu'il s'agissait d'un cadeau et, ailleurs, qu'il projetait de faire un prêt. Maintenant que nous avons abordé l'examen de cet article du projet de loi, je ne crois pas manquer d'égards à personne en soutenant que nous avons le droit de rechercher et de nous demander s'il s'agit ici d'un prêt ou d'un cadeau, et c'est sur ce genre de cadeau ou de prêt que je désire faire part de ma manière de voir au comité.

Le PRESIDENT (M. Aikins): L'objet du bill est clairement énoncé dans le texte même et je ne crois pas qu'il laisse place à la moindre équivoque. L'objet du projet de loi ayant été exposé avec la plus grande clarté, la discussion portant sur ce point, et celui-ci ayant été réglé par la deuxième lecture du bill, je considère que le règlement ne permet pas à l'honorable député d'aborder en ce moment le principe du projet de loi.

M. OLIVER: Malgré tout le respect que je vous dois, j'en appelle de votre décision à celle de l'Orateur. L'article à l'étude est l'objet de deux amendements. Quoi qu'il en soit, vous avez rendu votre décision, et comme j'aimerais à poursuivre encore un peu la décision sur ce point, j'en appelle à la décision de monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR prend le fauteuil et le président du comité fait le rapport suivant:

L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) soutenait que l'octroi de la somme mentionnée à l'article 3 n'était ni un don ni un prêt, mais un gage; qu'elle était destinée à servir de gage au jeu de la politique au Canada et dans le Royaume-Uni, et il fondait ses dires sur le discours dont le premier ministre accompagna le dépôt de la résolution. On se prévalut alors du règlement pour faire observer que la discussion de ce point embrassait celle du principe du projet de loi, principe adopté à la deuxième lecture du bill, et qu'il était interdit de remettre ce principe en discussion aux séances du comité. Le président du comité décida que l'appel au règlement était bien fondé. C'est de cette décision que M. Oliver en appelle à celle de la Chambre.

M. PUGSLEY: Avant que la question soit mise aux voix, j'aimerais à invoquer le règlement.

M. l'ORATEUR: La discussion n'est pas permise quand on en appelle à la Chambre d'une décision du président du comité sur un point du règlement.

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement...

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne saurait soulever de question semblable tant que la Chambre ne se sera pas prononcée sur la première.

M. PUGSLEY: Je voudrais...

Des VOIX: Asseyez-vous!

M. MACLEAN: (Halifax): Je voulais vous demander...

Des VOIX: Asseyez-vous!

M. MACLEAN (Halifax): Je voulais vous prier, monsieur l'Orateur, de vouloir bien donner lecture de la motion une deuxième fois.

(Monsieur l'Orateur accède à cette demande.)

M. BOIVIN: A la demande de quelques-uns de mes collègues qui n'ont qu'une connaissance imparfaite de la langue anglaise, je vous prie de donner lecture de la motion en français.

M. OLIVER: Me sera-t-il permis de demander...

Des VOIX: Asseyez-vous!

M. OLIVER: Est-il permis de discuter la motion dont vous avez donné lecture?

M. l'ORATEUR: Non.

M. OLIVER: Souffrez, monsieur l'Orateur, que je fasse observer que je trouve mauvaise la manière...

Des VOIX: Règlement!

(Monsieur l'Orateur-suppléant donne lecture du rapport en français.)

On prend le vote pour savoir si la décision du président doit être maintenue.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Clements,
Aikins,	Cochrane,
Armstrong (Lambton),	Crocket,
Arthurs,	Cromwell,
Ball,	Crothers,
Beattie,	Davidson,
Bennett (Calgary),	Doherty,
Bennett (Simcoe),	Edwards,
Best,	Elliot,
Blain,	Fisher,
Blondin,	Green,
Borden,	Hartt,
Bowman,	Hepburn,
Boyce,	Hughes (Victoria),
Brabazon,	Jameson,
Broder,	Kemp,
Burnham,	Lancaster,
Burrell,	Lewis,
Clark (Bruce),	McCurdy,
	McKay,

Sharpe (Lisgar),
McLean (Queen, I.P.-E.),
Marshall,
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Morrison,
Munson,
Nantel,
Nickle,
Northrup,
Paul,
Perley,
Reid (Grenville),
Rogers,
Schaffner,
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Stewart (Lunenburg),
Thornton,
Tremain,
Wallace,
Webster,
Weichel,
White (Leeds),
Wilson (Wentworth), et
Wright.—68.

ONT VOTE CONTRE:

MM.
Boivin,
Boyer,
Brown,
Bureau,
Cardin,
Carvell,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Inverness),
Delisle,
Douglas,
Emmerson,
Gauvreau,
Graham,
Lachance,
Lafortune,
Lapointe (Kamouraska),
Maclean (Halifax),
MacNutt,
McKenzie,
Marcil (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Martin (Montréal),
Ste-Marie),
Molloy,
Neely,
Oliver,
Papineau,
Proulx, et
Thomson (Qu'Appelle).—28.

M. LEMIEUX: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Postes, sans cela, j'eusse voté contre la motion.

M. PUGSLEY: J'aurais voté contre la motion si je n'avais pas pairé avec le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. BELAND: J'ai pairé avec le représentant d'Ottawa (M. Chabot); j'aurais voté contre la motion.

M. MACDONALD: Si je n'avais pairé avec le représentant de Cumberland (M. Rhodes), j'eusse voté contre la motion.

(La décision du président du comité est confirmée.)

Samedi, 15 mars 1913.

(Suite).

La Chambre se forme de nouveau en comité général.

M. OLIVER: Je voulais protester contre la façon dont la question était posée à la Chambre, et je veux maintenant répéter ma protestation et dire que mon attitude a été mal représentée à l'Orateur au sujet du vote qui a été pris. Je dis cela parce que je crois que si une circonstance semblable se présentait de nouveau, il ne serait que juste de soumettre au député incriminé la version de ses paroles avant de la soumettre à l'Orateur. L'honorable premier ministre a dit qu'il s'opposait au mode d'argumentation que je voulais suivre au sujet de l'article 2. Je veux respecter les règles du débat tant que l'on ne veut employer ces règles que pour faciliter la discussion, et je veux demander à l'honorable premier ministre de nous dire ce qu'il pense être la limite que l'on ne doit pas dépasser dans la discussion de cet article 2, qui est virtuellement un vote d'argent, et auquel on a proposé un amendement et un sous-amendement dont l'effet est de changer l'application de la somme demandée. Or, je crois que les mérites respectifs des deux propositions, celle du bill et celle des amendements, forment un juste sujet de discussion, et je demanderai à l'honorable premier ministre si tel n'est pas son avis.

M. BORDEN: J'ai toujours compris que les règles parlementaires voulaient que le principe d'un bill fût discuté et réglé lors de sa deuxième lecture, et ne devait pas être discuté de nouveau en comité général.

M. OLIVER: Mon argumentation ne portait pas exactement sur le principe du bill, mais sur les mérites du mode proposé dans l'amendement pour employer l'argent, et je demanderai à l'honorable premier ministre si, dans l'étude de l'article 2 du bill en comité, nous n'avons pas le droit de discuter les mérites respectifs de l'emploi de l'argent tel que proposé dans le bill et ceux de l'emploi proposé dans l'amendement?

M. BORDEN: Je ne veux pas discuter d'hypothèse au sujet de ce que doit être un débat régulier. La question que vient de poser mon honorable ami n'est pas celle qu'il discutait lorsque j'ai soulevé mon objection.

M. MACLEAN (Halifax): Le très honora- premier ministre a-t-il des autorités pour appuyer sa prétention que le principe d'un bill est toujours discuté et réglé à sa deuxième lecture?

M. BORDEN: Tous les ouvrages traitant de procédure parlementaire s'accordent sur ce point.

M. MACLEAN (Halifax): Si le principe est affirmé dans cet article 2, nous pouvons certainement le discuter de nouveau.

M. BORDEN: Le principe du bill a été réglé à sa deuxième lecture et je suis d'avis qu'on ne peut pas le discuter de nouveau en comité général de la Chambre.

M. PUGSLEY: A quoi bon alors de se former en comité général pour discuter le bill? L'objection soulevée et discutée par l'honorable premier ministre est...

M. BORDEN: Je ne crois pas qu'aucune objection ait été soulevée. L'honorable député d'Edmonton m'a demandé mon opinion sur une question générale de procé-

du dernier président, appuyées par le le comité, il fallait que tout ce que pouvait dire un membre de cette Chambre relevât strictement de la question de savoir si oui ou non vous aviez quitté le fauteuil. Il ne convient pas de poser des questions simplement dans le but de faire perdre du temps.

M. CARVELL: C'est bien ce que je croyais: mon honorable ami n'était pas sérieux lorsqu'il a invoqué le règlement. A nouveau, je demanderais à l'honorable ministre de la Justice s'il ne croit pas utile de faire connaître au comité l'interprétation qu'il donne au paragraphe 4 de l'article 13. C'est la question la plus importante qui se soit soulevée au cours de cette session.

M. MEIGHEN: L'honorable député ne discute pas le rappel au règlement.

M. CARVELL: Il n'y a pas de rappel au règlement.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Le rappel au règuement consistait à savoir si l'honorable député (M. Carvell) discutait la question soumise à la Chambre et d'après laquelle je devrais quitter le fauteuil. Je ne crois pas qu'il lui soit permis de discuter la question de savoir si l'on peut nommer un président dans telles et telles conditions.

M. CARVELL: C'est précisément ce que je discutais.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Il n'est pas permis, lorsque motion est faite que le président quitte le fauteuil, de discuter la question de savoir si l'on peut nommer un président dans telles et telles circonstances.

M. CARVELL: Mon honorable ami le ministre de la Justice refuse-t-il de nous faire connaître son avis?

M. DOHERTY: Je m'incline devant la décision du président.

M. CARVELL: Je demande en grâce à l'honorable ministre de la Justice de nous faire connaître l'interprétation qu'il donne au sous-paragraphe 4 de l'article 13.

M. DOHERTY: Je n'ai aucune objection à dire qu'à mon avis les procédures auxquelles mon honorable ami fait allusion étaient parfaitement régulières.

M. TURRIFF: La difficulté s'est produite parce que le comité était présidé par un honorable député qui ne connaît pas la langue française.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. TURRIFF: Sans tenir compte de ce que peut être l'interprétation exacte des règlements, j'aimerais demander à mon très honorable ami de me dire si, à l'avenir, lorsque cette discussion particulière se continuera, il verra à ce que, lorsqu'il sera nécessaire pour l'Orateur suppléant de quitter le fauteuil, on choisisse un membre de la Chambre qui connaît aussi bien le français que l'anglais.

M. BLAIN: Je soulève la question de règlement...

M. BORDEN: Je répondrai à mon honorable ami (M. Turriff) que nous ferons pour le mieux en pareilles circonstances.

M. EMMERSON: Je tiens à donner plusieurs raisons pour lesquelles vous devriez quitter le fauteuil, monsieur le président. J'estime que l'interprétation qu'il convient de donner à cette règle, c'est que le comité lève sa séance, parce que les procédures ont été irrégulières et que nous avons eu des décisions qui, certes, n'étaient pas conformes...

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. EMMERSON: Pourquoi à l'ordre?

M. BORDEN: C'est parce que l'honorable député ne droit pas critiquer les décisions de ce comité ni celles de la Chambre.

M. EMMERSON: Je ne critique pas l'honorable député qui remplissait la fonction de président, ni les décisions qu'il a rendues. Je mentionne le fait qu'il remplissait cette fonction d'une façon irrégulière et que ses décisions furent illégales. Voilà ce que je veux établir. Ces procédures étant entachées d'illégalités, il est temps que le président que nous avons maintenant quitte le fauteuil et que nous recommencions toutes les procédures. Il est une autre raison qui, je crois, revêt un caractère particulier. Nous siégeons depuis lundi sans interruption...

Une VOIX: C'est encore lundi.

M. EMMERSON: Oui, d'après le procès-verbal de la Chambre, mais, d'après le calendrier, c'est samedi et j'imagine que les honorables membres de la Chambre doivent être harassés. Plusieurs d'entre nous —et je suis certainement du nombre— aimeraient honorer la mémoire de l'un de nos collègues que la mort a frappé, et il me semble que si la séance du comité se continue et que s'il ne nous est pas permis de prendre repos il nous sera matériellement impossible d'accomplir ce devoir envers le disparu. Il est d'autres raisons qui militent en faveur de la suspension de la séance du comité. La seconde raison que j'ai invoquée est excellente; si je ne me trompe, je crois que le chef du Gouvernement aurait propsé lui-même la suspension de la séance pour ce motif.

M. BLAIN: Je soulève la question de règlement. L'honorable représentant de Westmoreland observe-t-il le règlement en discutant si nous devons avoir ou non le

droit d'assister à des funérailles et cela se rapporte-t-il à la question?

M. le PRESIDENT: Je crois que cela pourrait s'y rapporter de loin, et encore!

M. EMMERSON: La raison que j'ai invoquée était bonne et je me propose d'en appeler de cette décision.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT ayant pris le fauteuil, M. Brabazon, au nom de monsieur le président du comité général, fait son rapport ainsi qu'il suit:

L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) ayant allégué que le comité devrait ajourner la discussion pour permettre aux membres d'assister aux obsèques d'un collègue défunt. M. Blain a soulevé la question de règlement et émis l'avis que cette proposition n'avait pas de rapport avec la question. Monsieur le président a décidé que le rappel au règlement était bien fondé. M. Emmerson fait appel de cette décision à la Chambre.

La Chambre, consultée, décide qu'elle maintient la décision de monsieur le président du comité général:

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Aikins,	McKay,
Armstrong (Lambton),	McLean
Arthurs,	(Queen) (I. P.-E.),
Ball,	Marshall,
Bennett (Calgary),	Meighen,
Blain,	Merner.
Borden,	Middlebro,
Bowman,	Munson,
Boyce,	Paul,
Brabazon,	Perley,
Bradbury,	Porter,
Broder,	Reid (Grenville),
Burnham,	Robidoux,
Clark (Bruce),	Rogers,
Clements,	Schaffner,
Cochrane,	Sharpe (Lisgar),
Crocket,	Sharpe (Ontario),
Cromwell,	Shepherd,
Crothers,	Smith,
Edwards,	Smyth,
Elliott,	Stanfield,
Fisher,	Stewart (Lunenburg),
Foster	Thornton,
(King) (N.-E.),	Wallace,
Hepburn,	Webster,
Kemp,	Weichel,
Lancaster,	Wilson (Wentworth),
Lewis,	Wright.—56.
McCurdy,	

CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Lachance,
Boyer,	Lafortune,
Brown,	Lapointe
Bureau,	(Kamouraska),
Cardin,	Maclean (Halifax),
Carvell,	McKenzie,
Delisle,	Marcile (Bagot),
Douglas,	Martin, (Montreal div.
Graham,	Ste-Marie),
Guthrie,	Neely,
Papineau,	Sinclair,
Pardee,	Turriff.—23.
Proulx,	

La Chambre siège de nouveau en comité général.

M EMMERSON: Depuis que le projet de loi est déposé, la situation s'est sensiblement modifiée, en Angleterre. Je tiens à appeler l'attention du comité sur un câblogramme que je relève dans les colonnes de la "Gazette" de Montréal, numéro du 14 courant. Il y est dit que le programme naval de la Grande-Bretagne entraînera, pour 1913-1914, une dépense de $231,546,000, soit, par rapport à l'année précédente, une augmentation...

M. CROCKET: Je demande un rappel au règlement. L'honorable député s'écarte de l'objet du débat...

M. EMMERSON: Je prétends que je ne m'écarte en aucune façon du règlement de la Chambre. Je tiens à signaler à l'attention du comité la situation qui prévaut aujourd'hui en Grande-Bretagne. Mon observation aurait l'effet de jeter une plus grande lumière sur le bill à une autre période de la discussion; et si je démontre que les conditions nouvelles font que le Canada n'a plus de raison valable de verser cette contribution, le comité aura là une excellente raison d'ajourner ce débat.

M. CROCKET: Monsieur le président a déjà décidé qu'il est interdit de discuter les raisons d'être ou de ne pas être du projet de loi, et je prétends que les observations de mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) constituent une infraction manifeste au règlement de la Chambre.

M. GRAHAM: Loin de discuter les objets du bill, le représentant de Westmoreland signalait une raison pour laquelle, à son avis, le président devrait lever la séance, ce qui équivaudrait à rayer le bill de l'ordre du jour. La raison qu'il invoquait, c'est qu'il s'est présenté des circonstances nouvelles sur lesquelles il voulait appeler votre attention.

M. EMMERSON: Je ne veux pas discuter le principe même du projet de loi, mais je me crois tenu de faire observer au comité que si l'on avait des raisons de déposer un bill semblable, le changement de la situation fait que ces raisons n'existent plus. Et si je parviens à faire voir qu'il en est ainsi, le comité constatera qu'il n'y a pas lieu de poursuivre plus longtemps l'étude de ce projet de loi.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Le point de règlement me paraît bien fondé, puisque l'honorable député devrait énoncer la raison que j'aurais de lever la séance. Il lui est interdit de discuter le principe du

bill, et je me demande comment les observations qu'il était en train de faire pourraient être considérées comme ne portant pas sur ce principe.

M. EMMERSON: Je m'incline devant votre décision, monsieur le président; je veux cependant vous faire observer bien respectueusement que mes observations, loin de porter sur le principe du projet de loi, tendent plutôt à établir qu'il n'y a pas lieu de poursuivre plus longtemps le présent débat, et qu'il existe une très grande différence entre le principe du bill et la raison ou l'utilité de n'en pas poursuivre davantage l'examen.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député discute une décision du président. Peut-on soutenir qu'il ne discute pas le principe du bill quand il cherche à démontrer que les raisons d'être de ce bill sont moindres?

M. EMMERSON: Faisant partie de la minorité en cette Chambre, je prétends avoir droit à certains privilèges

Des VOIX: A la question!

M. LEMIEUX: Avant qu'il en soit appelé de cette décision, me sera-t-il permis de faire observer que mon honorable collègue de Westmoreland discute une motion invitant monsieur le président à lever la séance? L'adoption de cette motion équivaudrait à rayer le bill de l'ordre du jour. Mon honorable ami expose au comité les motifs...

M. DAVIDSON: Je soulève la question de règlement. Il s'agit ici d'un point que vous avez déjà décidé, monsieur le président, et le règlement ne permet pas qu'on le discute davantage. Quand le président a rendu une décision, il faut s'y conformer.

M. LEMIEUX: Je voulais simplement faire une observation; si le président ne me le permet pas, je me conformerai à sa décision, cela va sans dire. Mon désir est de nous soustraire à l'humiliation de ces appels incessants.

Je voulais vous expliquer, monsieur le président, le but que se propose l'honorable député de Westmoreland; mais si vous me dites que je ferais mieux de reprendre ma place, je vous obéirai.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Nous n'avons à nous occuper que de l'appel interjeté de la décision du président par le représentant de Westmoreland.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT ayant pris le fauteuil, M. Rhodes, au nom de monsieur le président du comité général, fait son rapport ainsi qu'il suit:

M. Emmerson ayant soutenu que le comité devait ajourner la discussion pour la raison que le budget et le programme naval du Royaume-Uni ont été modifiés, M. Crocket a soulevé la question de règlement et émis l'avis que cette augmentation intéressait l'économie générale du projet de loi. Monsieur le président a décidé que le rapport au règlement est justifié. M. Emmerson fait appel de cette décision à la Chambre.

La Chambre, consultée, décide qu'elle maintient la décision de monsieur le président du comité général.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Aikins,	Marshall,
Armstrong (Lambton),	Meighen,
Baker,	Merner,
Ball,	Middlebro,
Barker,	Munson,
Bennett (Calgary),	Nantel,
Blain,	Paul,
Boulay,	Pelletier,
Boyce,	Perley,
Bradbury,	Reid (Grenville),
Clark (Bruce),	Robidoux,
Clements,	Rogers,
Cochrane,	Schaffner,
Crocket,	Sexsmith,
Cromwell,	Sharpe (Lisgar),
Crothers,	Sharpe (Ontario),
Doherty,	Shepherd,
Donnelly,	Smith,
Edwards,	Smyth,
Elliot,	Stanfield,
Fisher,	Steele,
Foster	Stewart (Lunenburg),
(King) (N.-E.),	Thornton,
Fripp,	Walker,
Hepburn,	Wallace,
Jameson,	Webster,
Kemp,	Weichel,
Lancaster,	Wilson (Wentworth),
McCurdy,	Wright.—58.
McKay,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Lafortune,
Boyer,	Lapointe
Brown,	(Kamouraska),
Bureau,	Lemieux,
Cardin,	Maclean (Halifax),
Carvell,	McKenzie,
Demers,	Marcil (Bonaventure),
Douglas,	Marcile (Bagot),
Gauthier	Neely,
(Ste-Hyacinthe),	Papineau,
Graham,	Pardee,
Lachance,	Sinclair.—22.

La Chambre siège de nouveau en comité général.

M. EMMERSON: La discussion de ce projet de loi ayant déjà duré un assez grand nombre d'heures il conviendrait de tenir compte de la fatigue qui accable les membres du comité. Le bill tend à l'octroi d'une somme de $35,000,000 destinée à fournir trois cuirassés d'escadre du type du "Dreadnought". Si je comprends bien, on a en vue, entre autres choses, la construction de trois navires de ce type qui serviront à accroître sensiblement l'effectif naval de l'empire.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député aborde la discussion du principe du projet de loi.

M. EMMERSON: J'en signale l'objet.

M. MIDDLEBRO: L'objet qui en constitue le principe; c'est-à-dire que le bill tend à accroître les forces navales de l'empire.

M. EMMERSON: Le bill est là; j'en signale les objets.

M. MIDDLEBRO: Il a été décidé que vous ne pouvez pas discuter en ce moment le principe du projet de loi.

M. MACDONALD: Pas même en mentionner les objets?

M. EMMERSON: Je n'en discute point le principe; c'est chose à laquelle je ne songe même pas. Je crois avoir suffisamment discuté le projet de loi. Il doit cependant m'être bien permis de dire que ce bill tend à la construction de trois dreadnoughts.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Le rappel au règlement me paraît fondé. Le représentant de Westmoreland est tenu de dire pour quelles raisons le comité devrait lever sa séance, et doit s'abstenir de tout commentaire sur le règlement.

M. EMMERSON: Je m'incline devant votre décision, mais je ne crois pas violer le règlement en disant que l'on doit construire trois dreadnoughts et que, de l'aveu même du ministre de la Marine et des Pêcheries, ces trois navires doivent rester complètement étrangers au programme naval de l'amirauté anglaise.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): L'honorable député aborde la discussion du principe du bill.

M. EMMERSON: S'il n'est pas permis d'indiquer les objets du bill, il n'y a plus de discussion possible, et je ne saurais dire pour quelle raison le comité devrait surseoir à l'examen du projet de loi. Nous avons discuté un bill ayant certains objets. Ce bill, j'en laisse de côté le principe pour soutenir que le président devrait clore la séance du comité, parce que les objets du bill se trouvent complètement écartés de la discussion.

M. MIDDLEBRO: Je demande un rappel au règlement; l'honorable député discute le principe du projet de loi.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): J'ai déjà déclaré le rappel au règlement justifié.

M. EMMERSON: Je tiens à indiquer les raisons pour lesquelles vous auriez dû lever la séance. L'une de ces raisons, c'est que trois dreadnoughts devront, d'après le bill, être construits indépendamment et en sus du programme naval de la Grande-Bretagne. Voilà une raison, une excellente raison de clore la séance. Il a été bien souvent question de circonstances critiques. . .

M. MIDDLEBRO: L'honorable député revient encore sur le même sujet. Il discute le principe du bill, bien que vous lui ayez fait observer trois fois qu'il persistait à sortir de la question. Je vous ai fait remarquer que le paragraphe 2 de l'article 19 vous permet de lui retirer la parole.

M. BUREAU: Voilà le bâillon!

M. GRAHAM: Puis-je vous faire observer qu'il n'y a pas lieu d'empêcher l'honorable député de parler d'urgence, puisqu'il parle de choses qui n'existent pas et n'ont jamais existé.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): J'espère que le représentant de Westmoreland dira pourquoi le comité devrait lever sa séance et qu'il s'en tiendra à cela.

M. EMMERSON: Je m'efforce d'obéir à votre décision et je ne désire pas l'enfreindre. Je me préparais à dire pourquoi vous devriez quitter le fauteuil, et c'est parce qu'il n'existe pas de circonstances critiques en ce moment.

Le PRESIDENT (M. Blondin): L'honorable député recommence à discuter le fond du projet de loi.

M. EMMERSON: Je ne désire pas discuter les avantages ou les inconvénients du bill. Je ne sais si je pourrais y voir des avantages. Je soutiens que le comité devrait lever la séance parce que le projet naval anglais répond à tous les besoins.

M. MIDDLEBRO: En quoi la suffisance du budget anglais se rapporte-t-elle au présent bill?

M. EMMERSON: Le budget naval anglais mentionne la construction de cinq dreadnoughts, et on déclare que les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne ont autant d'ouvrage qu'ils peuvent en faire et que, s'ils recevaient la commande de six dreadnoughts, ils ne pourraient pas les construire.

M. MIDDLEBRO: Je demande la parole pour un rappel au règlement. L'honorable député discute le fond du projet de loi. Il tente d'établir que le budget anglais répond à tous les besoins de la marine et que, par conséquent, le bill en discussion n'offre pas les avantages qu'il pourrait offrir s'il en était autrement. L'honorable député enfreint le règlement.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. MIDDLEBRO: C'est à dessein que je parle ainsi. Il a été invité quatre fois à respecter le règlement, et il ne s'occupe pas des décisions du président.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Je soutiens qu'on a eu raison de demander l'application du règlement. Le représentant de Westmoreland ne peut pas discuter le fond du projet de loi.

M. PARDEE: Le député de Grey-nord s'est levé pendant que le représentant de Westmoreland avait la parole et il a posé une question à dessein; puis, ayant obtenu une réponse, il a demandé l'application du règlement. On ne peut pas être et avoir été. Le représentant de Westmoreland donnait au député de Grey-nord les renseignemets que ce dernier avait demandés.

M. le PRESIDENT: Si j'ai rendu cette décision, c'est que le député de Westmoreland discutait le fond du bill. Je regretterais beaucoup de prendre des mesures de rigueur envers l'honorable député, mais je ne saurais lui permettre de continuer à discuter le fond du bill.

M. PARDEE: J'approuve ce que vous dites, mais cela ne répond pas à mon objection. Le député de Westmoreland parlait du budget de la marine anglaise, lorsque le député de Grey-nord lui a à dessein demandé pourquoi il parlait de ce budget. Le représentant de Westmoreland a entrepris de lui donner ce renseignement, et le député de Grey-nord a alors demandé l'application du règlement. Certes, s'il pose une question et obtient une réponse, il ne peut pas invoquer le règlement.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Ce n'est pas ce que j'ai compris.

M. EMMERSON: C'est par politesse que j'ai répondu à la question. Le président a dit qu'il ne veut pas prendre de mesures de rigueur envers moi, mais je soutiens qu'il n'y a pas lieu de le faire. Lorsque je commettrai une faute, j'en subirai les conséquences. Je faisais observer qu'aujourd'hui en Angleterre il est presque impossible de construire plus de navires, et c'est assurément une raison pour le président de quitter le fauteuil, parce que nos efforts, aux termes du présent bill, deviendraient entièrement inutiles.

M. MIDDLEBRO: Je demande la parole pour un rappel au règlement. Je vous prie de décider le point. C'est la cinquième ou la sixième fois que l'honorable député discute votre décision, et le règlement porte que, si un député persiste à sortir de la question ou à répéter à satiété soit ses propres arguments, soit des arguments dont d'autres se sont servis pendant le débat, vous pouvez lui retirer la parole.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas là un rappel au règlement.

M. BUREAU: Nous avons le droit de discuter la question de règlement.

M. le PRESIDENT (M.Blondin): Le député de Grey-nord soulève une question de règlement que j'ai déjà décidée affirmativement, à savoir que le représentant de Westmoreland ne peut pas discuter le fond du bill.

M. BUREAU: Lorsqu'une question de règlement est soulevée, ne pouvons-nous pas la discuter?

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Je décide que le député de Westmoreland enfreint le règlement.

M. BUREAU: Avant que vous ayez rendu votre décision, j'ai demandé la parole pour discuter la question de règlement.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): J'ai rendu ma décision et elle ne peut pas être discutée; on peut seulement en appeler à la Chambre.

M. LAPOINTE: Monsieur le président veut-il lire sa décision en français?

(Le président donne lecture de la décision en français.)

M. MACDONALD (Pictou): Monsieur le président aura-t-il l'obligeance de donner les raisons de sa décision et de dire, d'abord, s'il déclare que le député de Grey-nord a bien soulevé une question de règlement, et deuxièmement, pourquoi il maintient que le représentant de Westmoreland enfreint le règlement?

M. le PRESIDENT (M. Blondin): J'ai décidé que le député de Westmoreland continuait à prétendre, comme il l'a soutenu depuis une demi-heure, que la situation est changée en Angleterre et que, par conséquent, le comité doit lever la séance. Je rends cette décision parce qu'il ne peut pas proposer que le comité lève la séance, puisque le bill ne peut être discuté qu'en comité général.

M. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville): Est-ce que monsieur le président me permettra de lui demander de répéter quelque chose que je n'ai pas compris?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: (M. Blondin): Le président va mettre sa décision par écrit.

M. DEMERS: Je crois que par les moyens de conciliation on pourrait arriver à une entente.

M. EMMERSON: J'en appelle à votre décision, monsieur le président.

M. SHARPE (Ontario-nord): On ne peut pas en appeler de votre décision. Cette question a déjà été discutée, et je soutiens qu'il est de votre devoir de ne pas permettre d'appel.

M. MARTIN (Sainte-Marie): Du train que vous y allez, nous ferions aussi bien de plier bagage.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne suis pas très au courant de ce qui s'est passé. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. CLARK: J'obéis autant au règlement que le député d'Ontario-nord.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT (M. Blondin): La Chambre a déjà réglé un appel sur ce point qu'on soulève, et il ne saurait y avoir deux appels sur le même point.

M. PUGSLEY: Voici une partie du texte de l'article 14 du règlement:

Le président du comité général y maintient l'ordre, sauf appel à la Chambre.

Je soumets qu'un membre de la Chambre n'en appellerait pas de la décision du président sans une raison valable, et je crois qu'on doit tenir compte d'un tel appel.

M. HAZEN: Le représentant de Saint-Jean prétend qu'on peut en appeler plus d'une fois d'une décision et je soutiens qu'admettre ce principe ce serait tourner le règlement en une bouffonnerie.

M. OLIVER: Le ministre aurait raison si on en appelait à l'Orateur de la décision du président, mais il remarquera que c'est à la Chambre qu'on en appelle. La Chambre peut à un moment donné entretenir une certaine opinion; mais, à cause de l'absence d'un certain nombre de députés d'un côté ou de l'autre lors de sa décision, elle peut être d'un autre avis la fois suivante.

M. HAZEN: En principe ou dans la pratique, peu importe qu'on en appelle à l'Orateur ou à la Chambre. Lorsqu'il s'agit d'un appel, on ne tient pas compte de ceux qui sont présents ou absents lorsque la question est décidée. En théorie, le règlement et les usages de la Chambre s'appliquent en vertu du principe que les membres sont toujours censés être présents, et il n'y a pas lieu d'en appeler de nouveau à la Chambre au sujet d'une question qui a déjà été décidée.

M. BUREAU: Qui dira si c'est la même question?

M. HAZEN: Le président. Vu que monsieur le président a déjà tranché le même point, le règlement ne permet pas un autre appel.

M. MACDONALD: Lorsque le ministre déclare que les membres de la Chambre sont toujours censés être présents, je crois qu'on ne saurait trouver dans aucun parlement ni dans aucun auteur ayant écrit sur la constitution rien qui justifie une supposition semblable et son raisonnement est entièrement basé sur l'hypothèse que la question qui fait l'objet de l'appel est la même qui a fait l'objet d'un appel précédent. Je soutiens que cela n'est pas, vu que la déclaration du député de Westmoreland était entièrement différente de celle qui a fait l'objet de l'autre appel.

Le président du comité a le droit de décider les rappels au règlement, mais il ne peut aller plus loin, sans faire rapport à la Chambre et demander des ordres.

M. PELLETIER: Si c'était là la véritable doctrine, la conséquence actuelle serait que, malgré la décision de la Chambre, on pourrait répéter sans cesse les appels. Si le président n'a pas le pouvoir de décider si un rappel au règlement porte sur la même question, personne ne l'a.

M. MACDONALD: La Chambre l'a.

M. PELLETIER: La Chambre ne peut pas donner de décision parce que ce n'est qu'un appel qui lui est fait de la décision du président du comité. On a prétendu que cet appel portait sur une autre question, mais dans ce cas-là il n'appartient pas aux membres de cette Chambre de décider s'il s'agit de la même question ou non. Il faut que quelqu'un soit investi de ce pouvoir, et si ni la gauche ni la droite n'en sont investies, il faut certainement que quelqu'un dans cette Chambre le possède. Il faut que la question soit décidée en comité, parce que la seule chose que la Chambre puisse décider, c'est de dire si l'appel est juste ou non; et le président du comité est certainement celui qui doit décider si l'appel porte sur le même sujet ou non, et lorsqu'il a décidé, les membres de cette Chambre n'ont pas le droit d'appeler de sa décision sur la même question et en invoquant les même motifs.

M. MACDONALD: Tout ce que mon honorable ami a dit est basé sur certains résultats probables, mais s'il entre sur ce terrain, je suis sûr que la nature des procédures du comité, hier soir, ne font pas honneur à cette Chambre.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): L'honorable député traite là un sujet qui n'est pas en discussion.

M. MACDONALD: Mon honorable ami dit que notre argumentation repose sur des prémisses différentes, et il a dit aussi que j'avais prétendu que la question était différente de celle décidée précédemment—et je le prétends encore. Il allègue que parce que la question a été soulevée et discutée, il faut que quelqu'un puisse la décider, et que la seule personne en état de donner cette décision est le président du comité. Mon honorable ami admettra que la conclusion naturelle et légitime de cette proposition est que si la décision du président est mauvaise, vous avez le droit d'en appeler à la Chambre, de sorte que mon hono-

rable ami tourne dans un cercle vicieux et revient au point d'où il est parti, car dans le cas d'un appel d'une décision du président du comité sur une objection, c'est à la Chambre à décider en dernier ressort, en vertu du pouvoir que lui est conféré par l'article 14 du règlement. Conséquemment, comme j'en ai appelé de la décision du président, je prétends qu'il faut soumettre mon appel à la Chambre.

M. BLAIN: N'avez-vous pas, monsieur le président, décidé qu'il ne devrait plus y avoir d'autres appels?

M. le PRESIDENT (M. Blondin): J'ai voulu entendre la discussion avant de rendre ma décision. Je suis prêt maintenant à la rendre.

M. OLIVER: En réponse à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et à l'honorable directeur général des Postes qu'il n'est pas toujours possible d'observer la lettre de la loi, et qu'il n'est pas juste bien souvent d'en ignorer l'esprit, nos honorables amis de la droite ont voulu nous faire observer le règlement dans toute sa rigueur, et s'il faut observer les règles établies pour le débat, il faut bien les comprendre et les appliquer uniformément. Si la coutume était d'interpréter librement le règlement, nous serions peut-être moins sévères au sujet de l'interprétation de cet article; mais on a appliqué les autres articles à la lettre, nous avons le droit d'insister sur l'application rigide de celui-ci.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) se trompe lorsqu'il dit que les décisions ont varié, car je me rappelle très bien chaque décision qui a été rendue. La première l'a été à ma demande même, lorsque l'honorable député de Westmoreland discutait le principe du bill. Le président décida qu'il enfreignait le règlement. La deuxième fois, l'honorable député de Westmoreland discutait le fond du bill, car il arguait du fait que la situation avait changé en Europe que le bill n'était plus nécessaire. Le président décida encore une fois qu'il enfreignait le règlement. Une troisième objection fut soulevée lorsque l'honorable député de Westmoreland se préparait à argumenter du fait que l'Angleterre construisait un très grand nombre ne navires qu'il n'y avait pas autant besoin d'en fournir. Le président décida encore une fois qu'il discutait le fond du projet, et le rappela à l'observation du règlement.

Le député de Westmoreland en appela de cette décision à la Chambre qui se prononça, et c'est au sujet de ce verdict que nous sommes appelés à nous prononcer.

M. CLARK (Red-Deer). J'aurais quelques mots à dire en réponse à l'honorable directeur général des Postes. Il prétend que si l'on continue ces appels, on n'en finira jamais. Je ferai remarquer au Gouvernement que cela voudrait dire que le règlement de la Chambre est parfait, et quand il est interprété d'une certaine façon par le parti au pouvoir, que toute discussion devrait cesser. Or, je rappellerai à l'honorable directeur général des Postes que le parlement anglais a été le théâtre d'une situation absolument semblable à celle qu'il suppose, et que le gouvernement n'y a mis fin qu'en ayant recours à la clôture.

Il n'est pas exact de dire que l'on n'a jamais vu de spectacle semblable, car la même chose a eu lieu dans le parlement anglais, sur lequel nous nous guidons, et c'est au Gouvernement qu'incombe le devoir de trouver une solution à l'état de choses actuel. Je n'approuve pas l'emploi de la force, et nous devons être gouvernés par la raison, mais si le règlement actuel est insuffisant pour faire avancer l'étude du bill, le devoir évident du Gouvernement est d'admettre franchement son impuissance, et sur lui repose la responsabilité de proposer une règle de clôture qui lui permettra de faire voter une mesure qu'il prétend être si importante pour le pays.

M. BARKER: L'article 14 ne présente pas, à mon avis, les difficultés qu'y voit l'honorable député de Pictou, et je crois qu'il devrait être facile, en l'appliquant, d'obliger un député de tenir compte du règlement. Cet article dit:

> Le président du comité général y maintient l'ordre, et il décide les questions de règlement, sauf appel à la Chambre; mais le désordre dans un comité ne peut être censuré que par la Chambre lors de la réception d'un rapport de ce comité en l'espèce.

Faisons la revue de ce qui s'est passé: le président du comité a décidé que l'honorable député de Westmoreland violait le règlement en discutant une question qui n'était pas soumise au comité. On en appela de cette décision à la Chambre qui l'appuya. Voyons maintenant ce que dit le paragraphe 2 de l'article 18 qui explique clairement ce qu'il faut faire dans ces cas-là:

> L'Orateur ou le président du comité, après avoir appelé l'attention de la Chambre ou du comité sur la conduite d'un membre qui persiste à parler à côté de la question ou répète continuellement ses propres arguments ou les arguments employés par d'autres députés dans le débat, peut lui retirer la parole.

Cet article n'a pas encore été appliqué, mais il devrait l'être, je crois. C'était, et c'est le devoir du président de retirer la parole à l'honorable membre, et s'il n'obéit pas, de lui appliquer l'article 14. Si l'honorable député ne cesse pas immé-

diatement son discours après la décision rendue sur l'appel, l'Orateur sera appelé au fauteuil encore une fois. On lui rapportera la conduite désordonnée de l'honorable député de Westmoreland, et la Chambre jugera la conduite de l'honorable député.

M. MACDONALD: L'honorable député d'Hamilton, au lieu de discuter la question soulevée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, à savoir si le président devait faire rapport à la Chambre de l'objection formulée par l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro), nous a donné une dissertation sur une question qui n'est pas en discussion devant la Chambre. Il nous a dit ce que l'article 18 permettait de faire. Mais la seule question que nous sommes appelés à décider est celle de savoir si ce n'est pas le devoir du président du comité, lorsqu'on lui signale l'irrégularité des remarques de l'honorable député de Westmoreland, d'en faire rapport à la Chambre sans s'occuper si l'honorable député de Westmoreland a été déjà rappelé à l'observation du règlement pour avoir dit la même chose. La question a décider—en raison du fait qu'un membre de la Chambre a été rappelé à l'observation du règlement par le président—est celui-ci: Est-ce qu'un appel à la Chambre et une décision par celle-ci donnent au président du comité le droit de refuser un deuxième appel sur la même question?

M. BARKER: Le président du comité a donné sa décision contre l'honorable député de Westmoreland. Appel a été pris de cette décision et rejeté. L'honorable député de Westmoreland a recommencé aussitôt après à répéter ses mêmes arguments. C'était alors le devoir du président de lui retirer la parole. L'article 18 le dit clairement. Si l'honorable député refuse d,obéir au président, il faut alors appliquer l'article 14 et faire rapport à l'Orateur au sujet de sa conduite irrégulière, et la Chambre elle-même—non pas l'Orateur, ni le président—décidera quoi faire.

M. MACDONALD: Mon honorable ami est encore à côté de la question soulevée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui demandait si le président devait faire ou non un rapport à la Chambre dans le présent cas, lorsqu'il avait déjà décidé sur le même sujet et que la Chambre l'avait appuyé.

M. BARKER: Ce n'est pas cela que je discute. La Chambre a appuyé le président dans une décision qu'il avait rendue, et dont on avait appelé. Cette décision comportait que la conduite de l'honorable député de Westmoreland violait le règlement de la Chambre

M. PUGSLEY: Je demande l'application du règlement.

M. BARKER.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler à l'honorable député qu'une question de règlement a été soulevée, et je suis prêt à donner ma décision à ce sujet. Si j'ai bien compris, le président a rejeté la première demande d'application du règlement et on en a appelé de sa décision. Le président a attiré l'attention de l'honorable député de Westmoreland sur le fait qu'il répétait à plusieurs reprises les mêmes arguments. L'honorable député de Westmoreland a recommencé à parler et le président a vu par son rapport écrit que la substance de ce qu'il disait était absolument la même que dans le premier cas. Or, le président ne peut donner sa décision et permettre un autre appel sur la même question, mais c'est au comité à en appeler de sa décision. Je dois décider que cette question est absolument la même que celle qui a été soumise au vote de la Chambre il y a quelques instants, et je décide que dans les circonstances l'appel sur la dernière question ne saurait être permis.

M. MACDONALD: Nous pouvons en appeler de votre décision.

M. le PRESIDENT: Il y a appel de la décision du président sur cette seconde question.

M. HAZEN: Je veux comprendre la décision du président. Si je comprends bien, vous décidez qu'il n'y a pas d'appel sur une question qui a déjà été soumise à la Chambre et décidée par la Chambre; mais je comprends aussi que vous décidez qu'il y a appel de votre décision portant qu'il n'y a pas de second appel.

M. le PRESIDENT: J'ai exprimé l'opinion que les honorables députés peuvent en appeler de ma décision. Je ne prétends pas faire les règlements et c'est le comité qui doit voir si ma décision est juste. Voici cette décision:

Le président décide qu'il ne peut y avoir appel dans un cas où la question au sujet de laquelle appel a été interjeté est la même question déjà décidée par le président, d'abord, puis par la Chambre sur appel à celle-ci.

M. MACDONALD: En rendant ces décisions, monsieur le président, vous devez remarquer qu'elles sont inscrites au procès-verbal de la Chambre et que les décisions établissent des précédents d'une façon ou de l'autre. Je suis convaincu que monsieur le président désire que toutes les désicions qu'il peut rendre soient telles qu'il aimerait à les voir appliquer en toute occasion. Le mot "question" me semble un peu large. Si j'ai bien compris, vous avez décidé que lorsqu'un honorable député répète un argument dont il s'est déjà servi et au sujet duquel appel a été interjeté, il n'est pas nécessaire d'en appeler de nouveau lorsque vous le rappelez à l'ordre. Le mot "ques-

tion" est tellement large qu'il peut s'appliquer à beaucoup de choses.

M. SHARPE (Ontario-nord): Je crois que "question" est le mot propre.

M. le PRESIDENT: Ma décision est qu'il ne peut y avoir appel dans le cas où la "question" au sujet de laquelle on en a appelé est la même que celle au suje de laquelle on a déjà interjecté appel.

M. PUGSLEY: Il me semble que vous posez là un principe qui peut devenir embarrassant, parce que cela présuppose apparemment qu'il y a eu semblable décision il y a un an.

M. HAZEN: Vous pourriez ajouter "telle que décidée par le président"

M. PUGSLEY: Je crois que ce devrait être "à la même séance". Naturellement, je ne veux pas insister indûment sur ce point; mais il me semble que le ministre de la Marine a peut-être indiqué une très bonne raison pour que l'article 14 soit modifié.

M. HAZEN: Je demande l'application du règlement. On en a appelé au sujet de cette question et il ne peut y avoir de discussion au sujet de l'appel, aucune discussion en vertu du règlement de la Chambre.

M. PUGSLEY: Il a surgi une question de forme. On a suggéré de mettre "au cours du même débat".

M. le PRESIDENT: Sans fixer un temps spécial.

M. MACDONALD: Il faut mettre "au cours du même débat", pour votre propre protection.

M. le PRESIDENT: Je suis prêt à en prendre la responsabilité.

(M. l'ORATEUR-SUPPLEANT ayant pris le fauteuil, M. Rhodes, au nom de monsieur le président du comité général, fait son rapport ainsi qu'il suit:

Un député ayant allégué que monsieur le président du comité devait lever la séance, vu le changement de la situation en Angleterre relativement à la question navale, la question de règlement a été soulevée par un membre qui a émis l'avis que pareil argument avait déjà été écarté comme étranger à l'article en discussion. Monsieur le président a décidé que le rappel au règlement était bien fondé, et M. Emmerson a fait appel de cette décision. Monsieur le président a décidé qu'il ne peut y avoir appel dans un cas où la question au sujet de laquelle, l'appel est interjeté est la question décidée par le président d'abord et ensuite par la Chambre sur appel à celle-ci. M. Emmerson fait appel de cette décision.

La Chambre, consultée, décide qu'elle maintient la décision de monsieur le président du comité général.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Armstrong (Lambton),	Fripp,
Baker,	Girard,
Ball,	Hartt,
Barker,	Hazen,
Bennett (Calgary),	Hepburn,
Best,	Hughes (Victoria) (Ont
Blain,	Jameson,
Boulay,	Kemp,
Bowman,	McKay,
Boyce,	McLean
Bradbury,	(Queen) (I. P.-E.),
Broder,	Marshall,
Clark (Bruce),	Meighen,
Clements,	Merner,
Crocket,	Middlebro,
Cromwell,	Munson,
Crothers,	Nantel,
Davidson,	Paul,
Doherty,	Pelletier,
Donnelly,	Rhodes,
Elliot,	Robidoux,
Fisher,	Rogers,
Foster	Schaffner,
(King) (N.-E.),	Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),	Walker,
Sharpe (Ontario),	Wallace,
Smith,	Webster,
Steele,	Weichel,
Stewart (Lunenburg),	Wilson
Thornton,	(Wentworth)—58.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Lafortune,
Boyer,	Lapointe
Brown,	(Kamouraska),
Buchanan,	Lemieux,
Bureau,	Macdonald,
Cardin,	McKenzie,
Carvell,	Marcil (Bonaventure),
Chisholm	Marcile (Bagot),
(Antigonish),	Martin (Montréal) div.
Clark (Red Deer),	Ste-Marie),
Demers,	Michaud,
Douglas,	Neely,
Gauthier	Oliver,
(St-Hyacinthe),	Papineau,
Gauvreau,	Proulx,
Guthrie,	Pugsley,
Lachance,	Sinclair.—30.

La Chambre se forme de nouveau en comité général.

M. EMMERSON: Monsieur le président, je me suis efforcé de donner quelques-unes des raisons pour lesquelles au point de vue physique et pour la commodité des députés, vous devriez quitter le fauteuil afin que nous puissions nous livrer à l'étude d'autres questions. Vous avez décidé qu'il ne m'est pas loisible de discuter le principe du présent bill. Je suis en faveur de la motion tendant à faire lever la séance, parce que je ne veux pas que ce bill soit discuté maintenant; mais je veux savoir si je dois comprendre, d'après votre décision, que je ne puis discuter l'objet de ce bill sans aucun égard à la question de savoir s'il est bon ou mauvais.

M. le PRESIDENT: La motion tendant à faire lever la séance est quelque chose en dehors de ce qui a été dit au cours de cette discussion.

M. MACDONALD: Le président aura peut-être la bonté de nous dire ce que c'est qui se rapporterait à la motion.

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas un rappel au règlement. Je voulais rendre la chose plus claire.

M. EMMERSON: Pour tout dire, il ne m'est pas permis de parler au sujet du bill, ni même du but que l'on atteindrait si nous continuions à siéger en comité. Il me semble que l'on devrait me permettre d'indiquer la fin du projet de loi.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler à l'honorable député que la discussion générale du projet ne sera pas permise, et si l'honorable député continue je serai obligé de l'arrêter.

M. EMMERSON: Alors, je dois m'écarter de ce bill et en discuter un autre. J'ai déjà dit que la condition physique des honorables députés devrait être prise en considération. Je voudrais aussi démontrer que si nous restons ici, il sera impossible de voter des subsides, et il s'en suivra des résultats sérieux dans le pays relativement à l'administration des affaires publiques du Dominion. Personnellement, j'aimerais à voir le comité lever la séance, afin de pouvoir avoir l'occasion de m'occuper de mes autres devoirs en cette Chambre. Je crois aussi que le bien spirituel des honorables députés est une affaire assez importante, et il n'y a aucun doute que si nous sommes forcés de continuer la discussion jusqu'au dimanche, les honorables députés ne seront pas en état d'accomplir fidèlement leurs devoirs religieux. Je crois que les raisons que j'ai déjà données sont suffisantes en nombre et en importance pour engager les honorables députés à se ranger à mon avis sur ce point.

M. MACDONALD: Le résultat de la séance continue de la Chambre est que la besogne des comités importants de la Chambre est arrêtée, et si je ne me trompe, le gouvernement ne tient pas beaucoup à voir siéger ces comités. La conséquence de ce regrettable état de choses, c'est que le bill relatif aux affaires de banque, qui a été présenté en cette Chambre il y a quelque temps, est retardé, et, les chartes de toutes les banques du Canada devant expirer dans trois mois, les affaires du pays sont sérieusement affectées par suite de l'ajournement de la discussion sur ce projet. Particulièrement dans la partie ouest du pays, la situation monétaire est sérieusement affectée, et si le comité ajournait ce débat, le comité des banques et du commerce aurait l'occasion de procéder immédiatement à l'étude de cette très importante mesure. D'autres affaires importantes réclament l'attention de la Chambre. Je suis certain que l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham) conviendra avec moi qu'il est nécessaire d'insister auprès du comité sur l'opportunité d'adopter cette motion, afin que le comité relatif aux pensions à la vieillesse puisse procéder à l'examen de cette très importante question, qui est d'un intérêt beaucoup plus considérable pour le bien-être et l'avancement du peuple que toute question faisant en ce moment l'objet des délibérations du comité. Je puis ajouter que dans neuf jours législatifs nous serons à la fin de l'exercice financier et, depuis que la Chambre s'est réunie en novembre, le Gouvernement n'a qu'une seule fois jugé à propos de demander au Parlement de lui voter un crédit pour le service public du pays.

Lorsqu'il a fait cela, c'était à une heure tellement avancée qu'il a été impossible de faire beaucoup de travail, bien que la Chambre ait adopté plusieurs item. Les divers journaux du pays discutent ce que l'opposition peut faire ou ne pas faire en ce qui concerne le vote des subsides. Qu'il soit bien compris maintenant que s'il y a des difficultés au sujet des subsides, si le service public devient en aucune manière entravé faute d'argent, par suite de la ligne de conduite que le Gouvernement a adoptée relativement à cette mesure, la responsabilité en retombera sur le Gouvernement, à moins qu'il n'accepte la motion que nous faisons maintenant et ne permette au comité de lever la séance et de procéder à l'étude des subsides que l'on doit accorder à Sa Majesté. Il ne reste à cette Chambre que neuf jours législatifs pour étudier les subsides. Assurément, les honorables députés ne peuvent s'attendre à ce que les honorables membres de l'opposition, soucieux de la responsabilité résultant de leur mandat, renoncent au privilège constitutionnel des représentants du peuple, privilège qui leur a été légué depuis l'époque de la restauration et qui leur permet d'exposer leurs griefs au Parlement avant de voter les subsides. Au cours de cette singulière session du Parlement, ce privilège a été absolument nié à l'opposition. Nulle occasion ne lui a été offerte, sauf en un seul cas dont j'ai parlé—et c'était à une heure de la nuit où il lui a été impossible d'en profiter—d'exercer ce droit constitutionnel et imprescriptible qui repose à la base même du gouvernement libre, le droit qu'ont les représentants du peuple d'exposer leurs griefs avant le vote des subsides. Il ne reste que neuf jours, durant lesquels le Gouvernement actuel peut espérer obtenir des subsides qui sont nécessaires à l'administration des affaires du pays.

M. SMITH (Ontario-sud): Qui les a retardés?

M. MACDONALD: Mes honorables amis les retardent puisqu'ils ne les ont pas demandés? Qui les a retardés? Comment peut-on empêcher une mesure législative d'être mise à effet? Comment les subsides peuvent-ils être votés à moins qu'on ne les demande? Nous siégeons ici depuis près de quatre mois et cependant le Gouvernement actuel n'a qu'en une seule occasion et c'était à onze heures du soir, demandé à cette Chambre de voter des subsides et il n'a demandé à la Chambre d'accorder son attention à ce sujet que durant une heure environ.

En aucune occasion depuis que nous nous sommes réunis en novembre jusqu'au 15 mars, sauf en cette seule occasion, il n'a demandé à la Chambre de voter pour cinq sous de subsides. Comment se fait-il alors que ce soit nous qui retardions les subsides? C'est le Gouvernement actuel qui retarde les subsides par son entêtement à suivre la ligne de conduite dans laquelle il s'est engagé devant ce comité; en renonçant à donner à cette Chambre l'occasion de voter les subsides, en refusant de donner aux représentants du peuple l'occasion d'exposer leurs griefs, ce qu'ils ont le droit de faire, avant d'accorder les subsides. L'honorable député d'Ontario-sud (M. Smith) a insinué qu'il se pourrait peut-être que ce fût nous de la gauche qui empêchons les subsides d'être votés. Est-ce qu'un honorable député de la droite osera se lever et dire qu'il en est ainsi? Je vais m'asseoir et lui en donner l'occasion.

M. le PRESIDENT: Ce serait s'éloigner beaucoup de l'objet en discussion que d'argumenter sur la question de savoir qui est responsable.

M. MACDONALD: Je suis dans mon droit; je tends à démontrer qu'il y a des raisons suffisantes dans l'intérêt du pays pour que vous quittiez le fauteuil et lorsque les honorables membres de la droite prétendent que les assertions que je fais sont inexactes, j'ai le droit de démontrer qu'elles sont exactes.

M. le PRESIDENT: L'interruption est dans l'ordre et si je comprends bien l'honorable député (M. Macdonald) a le droit d'y répondre.

M. MACDONALD: Je prétends tout simplement que mon honorable ami d'Ontario-sud, d'accord en cela avec un grand nombre de journaux conservateurs du pays, est dans l'erreur en ce qui concerne la véritable situation. La raison pour laquelle les subsides n'ont pas été accordés à Sa Majesté, c'est que le Gouvernement ne les a pas demandés, c'est parce qu'il a persisté à accaparer tout le temps de la Chambre sur cette question et cette question seule.

M. le PRESIDENT: Est-ce que mon honorable ami a l'intention d'entreprendre une discussion pour prouver que le Gouvernement est responsable du retard? Je ne considérerais guère cela comme étant à propos.

M. MACDONALD Je veux démontrer que cette motion vous invitant à quitter le fauteuil devrait être adoptée, parce que l'intérêt public exige que des subsides soient accordés à Sa Majesté et je suis à démontrer que le Gouvernement doit prendre la responsabilité du fait que le comité siège pour étudier le présent bill à l'exclusion de toute autre chose. Cet argument est tout à fait à propos, si le personnel administratif en souffre, si, comme on le dit, en certains endroits, les chemins de fer de l'Etat doivent cesser d'être exploités après le 31 mars, à moins que des subsides ne soient accordés, si le service public est entravé, si l'on empiète de quelque manière sur les droits et privilèges qui appartiennent au peuple en général, en conséquence de l'arrêt de la marche ordinaire et naturelle des affaires, cette responsabilité doit retomber et retombera sur le Gouvernement, à cause de sa persistence à vouloir refuser cette motion que je me permets maintenant d'appuyer.

Le ministre des Finances n'a pas encore fait son exposé ordinaire sur les affaires du Canada. Il ne reste plus que neuf jours législatifs d'ici à la fin de l'exercice financier. Dans toutes les législatures précédentes la coutume a toujours été que le ministre des Finances fasse au Parlement, pas trop tard durant la session, un exposé des affaires du pays, ainsi que les données sur lesquelles les honorables membres de la Chambre et les hommes d'affaires dans le pays peuvent en arriver à une conclusion sur l'attitude qu'il convient d'adopter relativement aux diverses entreprises. J'espère que l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) ne vous demande pas de me rappeler à l'ordre sur cette question.

M. PELLETIER: (Directeur général des Postes): C'est une imputation très injuste.

M. PUGSLEY: Comment le président peut-il suivre vos observations?

M. MACDONALD: Comment le président peut-il écouter ce que je dis? Comment peut-il suivre ma discussion?

M. PELLETIER: J'espère que l'honorable député de Pictou ne va pas affirmer que l'un de ses collègues en cette Chambre ferait une chose aussi déplacée que celle-là.

M. MACDONALD: L'un de mes collègues de la gauche m'a dit qu'il avait vu le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) aller trouver le président et lui demander de rendre une décision en tel ou tel sens.

M. PELLETIER: Qu'un autre député ait entendu ou cru entendre certains mots, cela ne justifie pas l'honorable député de Pictou d'insinuer que je voudrais faire une chose déplacée et je lui demanderai de se rétracter.

M. MACDONALD: Est-ce que le ministre des Postes dit qu'il ne parlait pas de mes remarques lorsqu'il est allé trouver le président?

M. PELLETIER: Pas du tout.

M. MACDONALD: Eh bien, j'accepte la dénégation de mon honorable ami.

M. NANTEL (ministre du Revenu de l'Intérieur): Je nie absolument l'allégation dirigée contre moi.

M. MACDONALD: Je suis bien aise, monsieur le président, d'avoir réussi à faire dire quelque chose à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur. Il y a longtemps que nous nous efforçons de lui faire dire quelque chose, mais nous n'avons pu réussir à le mettre sur pied.

M. HAZEN: Vous devriez retirer ce que vous avez dit sur son compte.

M. MACDONALD: Je n'ai pas fait d'affirmation au sujet du ministre du Revenu de l'intérieur. J'ai dit que quelqu'un m'avait dit qu'il avait fait cela.

M. HAZEN: Le colporteur des nouvelles ne vaut pas mieux que celui qui les invente.

M. le PRESIDENT: Cela simplifierait la procédure si les honorables députés voulaient revenir à la question.

M. MACDONALD: J'ai déjà retiré l'assertion relative au ministre des Postes, j'ai dit qu'un autre m'avait dit ce que j'ai répété relativement à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, mais je n'ai rien affirmé moi-même à propos de l'honorable ministre.

M. PUGSLEY: Je suis certain que le ministre des Postes avouera que sa conduite était quelque peu irrégulière lorsqu'il est allé vous trouver, monsieur le président, et qu'il a causé avec vous pendant que l'honroable député de Pictou avait la parole.

M. le PRESIDENT: Je dois déclarer que c'est moi-même qui ai appelé le ministre des Postes pour lui parler privément.

M. PUGSLEY: Ce serait là une explication.

M. MACDONALD: J'étais à dire qu'après quatre mois de séances continues, cette Chambre n'a pas encore entendu l'exposé du ministre des Finances touchant la condition financière du pays ou la condition future du pays relativement à ses finances durant l'année prochaine ou quant aux faits et circonstances que de temps immémorial le ministre des Finances a exposés devant le Parlement, comme c'est son devoir de le faire afin que la Chambre puisse être en mesure de juger de sa responsabilité au sujet du vote des crédits et de son action relativement aux affaires publiques.

Dans le pays tout entier il existe beaucoup d'incertitude dans le monde des affaires touchant l'attitude future du Gouvernement en matière fiscale. On dit que les banques et autres institutions ressentent le contre-coup des rumeurs sur l'attitude du Gouvernement relativement au remaniement du tarif. La Chambre et le pays auraient dû être éclairés à cet égard, de vieille date. Le Gouvernement aurait dû nous dire s'il a l'intention d'annoncer pareil remaniement du tarif. Tout cela accentue le malaise dans les cercles financiers. Ces honorables messieurs savent parfaitement que par tout le pays il règne un grave malaise touchant l'avenir à certains égards. La raison de tout cela, c'est que le Gouvernement a manqué à son devoir en ne s'occupant pas des problèmes financiers, comme la question des banques; il a négligé d'éclairer le pays sur ces vues, relativement au remaniement du tarif. Rien n'aggrave les difficultés financières en temps de marasme comme l'incertitude qui règne touchant l'attitude du Gouvernement sur ces grandes questions. La loi des banques reste dans l'incertitude, tant que les hommes d'affaires du pays n'ont pas l'occasion de venir devant un comité de la Chambre, comme ils en ont le droit, pour y exprimer leur avis. Aujourd'hui cette Chambre reste absolument les mains liées par la perversité du Gouvernement qui refuse de s'occuper des intérêts des banques et des cercles financiers du pays. Aucune charte de banque ne saurait être octroyée d'ici à dix ans sinon législativement, et cependant nous sommes à la veille de l'expiration de la présente loi des banques. Nous n'avons eu de déclaration ni touchant les affaires financières du pays, ni sur l'attitude future du Gouvernement relativement au tarif.

M. THOBURN: A-t-on jamais entendu le ministre des Finances parler du tarif avant d'avoir fait son exposé budgétaire?

M. MACDONALD: Si mon collègue m'eût fait le plaisir de suivre mon argumentation, il saurait que ce que je veux démontrer, c'est que le Gouvernement a manqué à son devoir et que le ministre des Finances a négligé les intérêts du pays, et voici pourquoi: tandis qu'ils demandent à cette Chambre de consacrer exclusivement son attention à une seule question, ils ont négligé de présenter le budget, et d'annoncer au pays leur intention relativement au tarif; et de là résultent l'incertitude et les difficultés qui règnent au pays. Lorsque

le ministre des Finances fait son exposé des motifs, l'habitude, de temps immémorial, veut qu'il fasse une déclaration sur les intentions du Gouvernement touchant le tarif. Les arrangements d'affaires se font en ce moment. Dans tout le pays les hommes d'affaires font leurs marchés et bon nombre d'entreprises commerciales sont nécessairement limitées au printemps, à l'été et à l'automne. Nous voici à la veille du printemps et nous n'avons aucune déclaration sur les affaires financières du pays, nulle déclaration touchant le remaniement du tarif, tandis que le Gouvernement veut que la Chambre consacre son attention à une seule question et laisse de côté tout le reste. En pareilles circonstances, il importe que la Chambre considère ce qu'elle se propose de faire.

Le comité devrait lever la séance et alors la Chambre serait en mesure d'étudier les affaires d'importance pour le pays. Aucun comité ne s'est réuni depuis deux semaines. Les affaires de la Chambre et du pays sont paralysées en conséquence de l'étrange attitude du Gouvernement sur cette question, et s'il y a jamais eu lieu de revenir à l'étude de ces questions spéciales d'intérêt local pour le progrès social, commercial et financier du pays, cette occasion se présente en ce moment. Par conséquent, il est de l'intérêt du pays que cette motion soit adoptée.

M. SINCLAIR: Monsieur le président, je vous demande la permission d'exposer quelques raisons militant en faveur de l'adoption de la motion en discussion. Nous sommes en séance sans interruption depuis lundi et il n'est pas bon pour la santé des membres d'être retenus ici trop longtemps. C'est aujourd'hui samedi, et il irait de l'intérêt des députés et du Gouvernement de prendre un peu de repos, pour respirer l'air frais et faire aérer cette salle. On dira peut-être que c'est là une considération d'ordre secondaire; mais elle a son importance pour les membres de cette Chambre. J'abonde dans le sens des observations présentées par mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), relativement à la loi des banques.

Il est très important de pousser l'étude de cette loi. Elle est arrivée à l'étape du comité depuis quelque temps; des témoins de diverses parties du pays ont été assignés; mais comme le Gouvernement a pressé la mesure en discussion à l'exclusion de toute autre chose, ces témoins n'ont pas été entendus et les travaux du comité relativement à la loi les banques ont été entravés.

M. BENNETT (Calgary): Je soulève la question de règlement. L'honorable membre répète l'argument de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), presque en termes identiques. Je crois qu'on devrait l'avertir.

M. BELAND: L'avertir!

M. SINCLAIR: Je suis parfaitement dans la question et, si je ne me trompe, j'ai le droit de faire valoir les motifs d'un ajournement du débat. La suspension de l'étude pour les affaires du pays, voilà une raison qui milite puissamment en faveur de la motion devant la Chambre. Les députés qui lisent les journaux ont pu remarquer qu'il règne une grande baisse dans les valeurs du pays, et que, il y a à peine quelques mois, une des principales valeurs, le chemin de fer Canadien du Pacifique, a baissé de 280 à 222.

M. COCHRANE: N'est-ce pas 218?

M. SINCLAIR: Il n'y a pas de valeur qui réflète la situation financière du pays plus facilement que les obligations et actions du Pacifique-Canadien. On devrait s'occuper de la stabilité des banques, et reprendre l'étude de la loi des banques, au lieu d'imposer l'étude de la proposition en délibération, à l'exclusion de toute autre chose. Il y a aussi quelques travaux publics importants dont il faudrait s'occuper, maintenant que la saison va s'ouvrir. Je désire, à l'occasion, appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur les impérieux besoins de mon propre comté, besoins dont on ne s'est pas préoccupé depuis que le Gouvernement est monté au pouvoir. Il y a un certain nombre de propositions inscrites au budget de l'année courante, et le temps de commencer ces travaux publics passe maintenant. Ceux qui ont de l'expérience en matière de construction de brise-lames et autres travaux publics sur les côtes de ce pays, comprennent l'importance de voter les crédits et d'adjuger les entreprises, avant que la saison ne soit trop avancée. Le Gouvernement n'a guère fait preuve de prévoyance, en ne prenant pas plus tôt, au cours de la session, les mesures voulues. On s'en souvient, les sessions précédentes, le budget était prêt vers le moment de la rentrée des Chambres; il était déposé sans retard sur le bureau, et la Chambre commençait la discussion des subsides de bonne heure.

L'ancien ministre des Finances (M. Fielding) faisait toujours ses préparatifs d'avance, et il s'écoulait très peu de temps dans la première partie de la session avant qu'il déposât son budget et fit l'exposé de la situation financière du pays. Nous sommes maintenant au quatrième mois de la session et aucune mesure n'a encore été prise, comme l'a signalé l'honorable député de Pictou, pour le vote des subsides. C'est une très importante raison de suspendre ce débat et de délibérer ces urgentes questions qui peuvent être mieux étudiées maintenant que plus tard. Ainsi, le traité avec les Antilles n'est pas encore complètement terminé; il attend sa troisième lec-

ture, et les honorables députés savent qu'on n'a pas encore fait les conventions pour les nouveaux navires que l'on se propose de mettre sur la route des Antilles. C'est une raison de plus pour lever la séance du comité. Il y a un important bill relatif aux pêcheries, présenté par le ministère de la Marine, qui a passé, me dit-on, l'étape du comité et attend sa troisième lecture. J'en suis convaincu, le ministre serait heureux de faire adopter ce bill par la Chambre, et le transmettre au Sénat, pour qu'il devienne loi. Mais la mesure la plus importante et celle pour laquelle j'ai pris la parole, c'est la question des lignes d'embranchement de l'Intercolonial. Dans le cours du mois de février, l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) a fait inscrire le projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de prescrire que le ministre des Chemins de fer et Canaux peut, subordonnément à l'autorité du Gouverneur en conseil, construire, acheter, louer ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, tout chemin de fer, pont de chemin de fer, station de chemin de fer, gare terminus, bacs transbordeurs ou autres travaux de chemins de fer, et que ce chemin de fer ou autres travaux formeront partie du réseau des chemins de fer de l'Etat.

M. le PRESIDENT (M. Barker): Je suis obligé d'appeler l'attention de l'honorable membre sur ce qui me paraît être la perte d'un temps précieux. L'honorable membre discute la proposition tendant à l'ajournement de la discussion du bill devant le comité, afin que l'on puisse discuter d'autres importantes affaires. Pour que l'on puisse discuter cette proposition, il n'est pas nécessaire de prendre chaque projet inscrit à l'ordre du jour et de le discuter à perte de vue. Il n'y avait pas lieu non plus de citer les prix des valeurs négociables. L'honorable membre devrait avoir quelque respect pour l'esprit de la motion à l'étude.

M. SINCLAIR: Cette affaire d'embranchements de chemin de fer est très importante pour mes électeurs, et, à mon avis, il ne faudrait pas temporiser davantage. Quant à l'état de la question dont cette Chambre est saisie, ce débat me paraît devoir durer des mois encore, et si ce réseau des lignes d'embranchement proposé par le ministre des Chemins de fer doit être retardé...

M. BENNETT (Calgary): Monsieur le président, l'honorable député de Guysborough ne peut pas discuter à l'avance une motion inscrite au Feuilleton, au moment où se discute une motion d'ajournement.

M. SINCLAIR: Je veux signaler ce projet à la Chambre pour qu'elle puisse le discuter. Je prétends avoir parfaitement le droit de signaler l'importance de cette question pour permettre au comité de se former une opinion en vue de savoir s'il devrait lever la séance afin d'étudier la question des embranchements de chemin de fer.

M. le PRESIDENT: L'honorable député peut sans doute parler de question diverses très importantes dont l'étude est urgente. Il ne s'ensuit pas que l'honorable député devrait discuter ces choses en détail.

M. SINCLAIR: Je prétends que cette question est de première importance. Que monsieur le président me permette de montrer l'énorme importance de ces embranchements et pourquoi le comité devrait lever la séance et s'en occuper. Régulièrement, je puis expliquer pourquoi ces embranchements sont utiles en Nouvelle-Ecosse. Je vois avec plaisir que le ministre des Chemins de fer a pris la décision d'inscrire cette motion au Feuilleton et il devrait nous fournir l'occasion de la discuter.

M. BENNETT: Je regrette d'avoir à insister pour obtenir la décision du président. La règle est claire: on ne peut pas discuter une motion inscrite au Feuilleton et vous en avez décidé ainsi. Pendant que j'ai la parole, je pourrais citer ce qui a été dit par M. l'Orateur Brand—presque dans les mêmes termes que les vôtres—à propos d'une question semblable il y a quelques années au parlement anglais.

M. MACDONALD: Que citez-vous?

M. BENNETT: C'est une citation de Redlich un nom que l'honorable député de Pictou n'a probablement jamais entendu.

M. MACDONALD: La sagesse mourra avec l'honorable député de Calgary.

M. BENNETT: Il y aura toujours un survivant tant que vivra l'honorable député de Pictou.

A la page 158 du volume de Redlich, vous trouverez le passage suivant:

La motion pour présenter le bill de protection des personnes et de la propriété (Irlande) a été discutée depuis plus de cinq jours. La séance a commencé lundi dernier à quatre heures et a continué jusqu'à mercredi matin, soit une durée de quarante et une heure; le temps de la Chambre a été fréquemment occupé par des discussions de motions dilatoires d'ajournement. Bien que ces discussions aient été prolongées et fatigantes, les motions ont été soutenues par de petites minorités malgré le sentiment général de la Chambre. Une crise s'en est suivie qui exige l'intervention prompte de l'Orateur et de la Chambre. Les règles ordinaires ont été impuissantes pour amener l'ordre et la discussion régulière. Une mesure recommandée dans le discours du trône est arrêtée par la conduite de députés qui a été considérée par la Chambre comme une insulte parlementaire. La dignité, l'honneur et l'autorité de la Chambre sont sérieusement menacés et il faut les rétablir. Les règles et les méthodes de procédure sont paralysées.

C'est ce que vous avez précisément dit:

Un système nouveau et exceptionenl est réclamé d'une façon impérative et je suis persuadé que je me conformerai mieux au désir de la Chambre et j'aurai davantage son appui si je refuse d'appeler d'autres membres à prendre la parole et si je mets aux voix immédiatement la question soumise à la Chambre. Je dois ajouter qu'il faudra que la Chambre prenne sur elle d'avoir une direction plus effective de ses débats ou qu'elle donne une plus grande autorité au président.

M. MACDONALD: En quelle année était-ce?

M. BENNETT: C'est ainsi qu'a parlé M. l'Orateur Brand, en 1881, je crois, quand la nécessité s'est présentée de modifier le règlement de la chambre des communes anglaise.

M. MACDONALD: Cela n'a pas de rapport avec la question.

M. NESBITT: L'honorable député (M. Bennett) pense-t-il que cela s'applique au cas actuel?

M. BENNETT: Je pense que les scènes qui se sont produites ici depuis deux semaines ont été absolument scandaleuses.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. GRAHAM: L'honorable député n'explique pas la question de règlement qu'il a soulevée; mais il fait un discours et il lit les décisions prises dans un autre parlement en vertu de règlement que nous n'avons pas actuellement dans cette Chembre.

M. BENNETT: Je désire . . .

M. MACDONALD: Je soulève une question de règlement. L'honorable député s'est levé pour s'opposer à ce que mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) discute une question qui est inscrite au Feuilleton. Mon honorable ami se lance dans un discours pour lire ce qu'a dit M. l'Orateur Brand au sujet d'une affaire qui n'a aucun rapport avec son objection. Il s'agit de savoir si mon honorable ami de Guysborough a le droit de discuter une question qui est au Feuilleton.

M. le PRESIDENT: C'est un de ces points soulevés par l'honorable député, mais il a aussi lu le paragraphe à l'appui de la décision que j'ai rendue il y a un instant. Je demande aux honorables députés, dans l'intérêt de la Chambre, que la règle soit observée.

M. MACDONALD: Nous ne discutons pas cela.

M. BELAND: Je demande votre opinion, monsieur le président, au sujet de l'expression employée par l'honorable député de Calgary que les séances de la Chambre ont été "abholument scandaleuses." N'est-ce pas une critique des présidents qui ont présidé successivement ce comité?

M. BENNETT: Si on veut me permettre, l'honorable député d'Oxford (M. Nesbitt) demandait mon opinion . . .

M. MACDONALD: Je soulève une question de règlement; l'honorable député s'est lancé dans un discours et a lu un extrait pour appuyé une décision rendue par vous et que nous avons tous approuvée. Le seul point à décider est de savoir si mon honorable ami de Guysborough peut discuter une question qui est inscrite à l'ordre du jour.

M. le PRESIDENT: On a soulevé une autre question relative au mot "scandaleuses", je crois que c'est une expression un peu forte, car elle rejaillit sur toute la Chambre et elle devrait être rectifiée.

M. BENNETT: Je m'incline devant votre décision, monsieur le président. On me demandait mon opinion, et je l'ai donnée.

M. SINCLAIR: Je ne veux pas parler longuement de cette question de chemin de fer, mais je la considère comme très importante. Le ministre des Chemins de fer a promis l'an dernier qu'il étudierait l'apropos de bâtir des embranchements dans ma circonscription. Il a dit qu'il voulait faire faire des études...

M. BENNETT: Je soulève une question de règlement. L'honorable député discute la question contre laquelle une décision a été rendue. Je cite ce qu'a dit monsieur l'Orateur Brand, dans une autre occasion:

La Chambre sait parfaitement que tout député qui volontairement et avec persistance contribue à faire de l'obstruction pour les affaires publiques, sans une cause juste et raisonnable, est coupable d'injure envers la Chambre et se trouve passible d'une punition, soit par censure soit par suspension de la Chambre ou par emprisonnement d'après le règlement de la Chambre.

Vous avez décidé que cette discussion sur les embranchements est irrégulière. Pourtant l'honorable député continue comme de plus belle...

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. BENNETT: L'honorable député dit qu'il l'a fait de propos délibéré. Et quand il discute les embranchements, je demande encore votre décision.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de discuter cette question qui est déjà inscrite à l'ordre du jour.

M. SINCLAIR: Je n'avais pas l'intention d'enfreindre votre décision, mais peut-être l'ai-je mal comprise. Les députés ont toujours pu faire connaître leurs griefs et il y a un grand nombre de questions relatives aux révocations que nous voulons pouvoir discuter quand les crédits sont demandés. La discussion de ces questions ne de-

vrait pas être trop longtemps remise. A ma connaissance, on a commis de grandes injustices.

M. BENNETT (Calgary): Monsieur le président, je soulève une question de règlement.

Quelques DEPUTES: Asseyez-vous!

M. BENNETT: La question de règlement est que la révocation d'employés est inscrite à l'ordre du jour. En outre, ce sujet n'a aucun rapport avec la motion soumise à la Chambre.

M. SINCLAIR: De quelle motion parle l'honorable député?

M. HAZEN: L'honorable député de Guysborough a eu des motions sans nombre au Feuilleton, à propos du renvoi d'employés et il y en a encore qui sont inscrites à son nom. Je comprends que la question de règlement invoqué par mon honorable ami de Calgary est régulière et l'honorable député de Guysborough ne peut pas discuter le sujet en question.

M. le PRESIDENT (M. Barker): Je désirerais que l'honorable représentant de Guysborough s'en tienne à ma décision, du moins jusqu'à ce que le président en titre reprenne son siège. L'honorable député peut discourir en général sur des sujets d'importance qui sont du ressort de cette Chambre. Il ne peut pas, cependant, entrer dans les détails qu'il se proposait d'aborder.

M. SINCLAIR: Je n'allais entrer dans aucun détail. Je faisais remarquer au comité qu'à venir jusqu'à présent nous n'avions pas encore eu l'occasion de traiter ces questions importantes, et le temps est maintenant arrivé—la session durant déjà depuis près de quatre mois—où une occasion devrait nous être offerte de soumettre à l'attention du pays ces cas de grave injustice. C'est pour cela que j'inclinais, entre autres motifs, à appuyer la motion vous demandant, monsieur l'Orateur, de quitter le fauteuil.

M. L. J. GAUTHIER, (St. Hyacinthe) (texte): Monsieur le président, la motion qui est maintenant devant vous est d'une grande importance et doit être discutée sans passion, sans préjugé et sans parti pris.

J'ai l'intention, au cours de quelques remarques que j'aurai l'honneur de faire, de me conformer aux nombreuses décisions qui ont été rendues par les divers présidents depuis que cette séance mémorable est commencée.

Je comprends qu'il est excessivement difficile, d'après les décisions contradictoires qui ont été rendues par les différents présidents de cette séance, de rester dans la juste délimitation de ce que nous avons le droit de faire ou de ne pas faire; mais, je ne désespère pas qu'avec la bonne entente qui semble vouloir caractériser nos procédés entre vous et moi, monsieur, le président, nous finissions par nous entendre, et que je puisse conduire mes remarques jusqu'à leur fin.

Par la motion qui est devant vous, monsieur, on demande que le président quitte le fauteuil et que cette séance commencée depuis lundi dernier à trois heures soit ajournée. On a donné une foule de raisons qui, dans mon humble opinion, devraient porter la conviction dans l'esprit des ministres. On a parlé d'hygiène et je crois que la question était importante. Ceux qui, comme nous, ont été condamné à passer des nuits entières dans une chambre comme celle-ci où la ventilation est défectueuse, ont le droit de demander au Gouvernement, au point de vue de la santé publique, que la séance soit levée afin que les règles de l'hygiène soient respectées. Il est à la connaissance de personnes bien renseignées sur cette question d'hygiène que les ventilateurs de la salle ont été fermés de deux heures jusqu'à six heures et que l'atmosphère était nuisible à la santé.

M. HAZEN: Monsieur le président, je soulève la question de règlement et j'attire votre attention sur l'article 18, paragraphe 2 du règlement. L'honorable représentant ne fait que répéter ici des choses qui ont été dites plusieurs fois par d'autres membres de cette Chambre, et par conséquent l'article visant les répétitions fastidieuses leur est applicable.

M. GAUTHIER: Je n'ai aucun désir de revenir sur des choses qui ont déjà été dites. Je désire tout simplement émettre une opinion personnelle quant à l'effet que peut avoir pour ma santé la condition sanitaire de cette salle.

M. HAZEN: L'application donnée par mon honorable ami montre clairement que j'étais parfaitement fondé à soulever la question de règlement. Mon honorable ami déclare lui-même qu'il en référait à ce qui avait déjà été dit par d'autres représentants au sujet des conditions qui règnent en cette Chambre, et au sujet de la dure raison de soulever la question de règlement, et je vous demanderai de vouloir rendre une décision à cet égard.

M. GRAHAM: Laissez-moi vous faire remarquer que mon honorable ami pour la première fois dans les annales de cette Chambre, et suivant en cela l'exemple de jeunes députés qui sont ici depuis peu et ne peuvent pas comprendre la pratique parlementaire, persiste à dire que si un représentant renchérit sur quelque chose qui a déjà étét dit par un autre, cela doit nécessairement être fatidieux.

Ceux qui ont rédigé ces règlements étaient de vieux parlementaires ayant pour eux

de longues années d'expérience, et ils n'étaient pas sans savoir qu'il est nécessaire que les règlements soient un peu élastiques. On ne peut pas ici imiter les lois des Mèdes et des Perses, bien que les règlements aient été assez strictement appliqués en cette Chambre depuis quelque temps. Mon honorable ami (M. Hazen) et l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) demandent qu'un honorable membre de cette Chambre soit rappelé au règlement s'il répète quelque chose qui a déjà été dit. J'incline à croire qu'un semblable règlement ne devrait pas être applicable, quand il s'agit de la santé des honorables membres de cette Chambre. J'ai bien le droit de me lever et d'exprimer mes doléances au sujet de ma santé, et ce faisant il peut m'arriver de répéter ce qu'un autre aura déjà pu dire sur le même sujet. Je me trouverais alors parler en mon nom personnel, et j'aurais bien le droit, il me semble, de me plaindre, si je croyais que l'air que nous respirons m'est gravement délétère. Je ne crois pas que rien dans le discours de mon honorable ami de Saint-Hyacinthe puisse être assimilé, d'après le règlement, à quoi que ce soit qu'on pourrait considérer comme une répétition fastidieuse.

M. MURPHY: Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries est dans l'erreur quand il affirme que l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe sort de la question. Le règlement invoqué par l'honorable ministre de la Marine, article 18, paragraphe 2, est conçu comme suit:

L'orateur ou le président, après avoir appelé l'attention de la Chambre, ou du comité, sur la conduite d'un député qui persiste à s'éloigner de l'objet en discussion, ou à continuer une répétition fastidieuse, soit de ses propres arguments, soit des arguments dont se sont servis d'autres députés au cours du débat, peut lui retirer la parole.

Mon honorable ami de Saint-Hyacinthe n'avait fait que commencer à parler. Comme il vous l'a expliqué, monsieur le président, en anglais, il n'avait fait que résumer en français quelques-unes des observations faites par d'autres membres de cette Chambre au sujet de l'effet délétère que peuvent avoir ces séances continues pour notre santé. Il ne faisait qu'exposer en français ce dont il voulait entretenir la Chambre. A moins que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries ne vienne nous dire qu'il comprend le français, il n'est pas fondé à rappeler au règlement mon honorable ami de Saint-Hyacinthe. Ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Renfrew-sud, il est parfaitement à propos pour tout membre de cette Chambre de faire cet énoncé, et, ce faisant, de rappeler ce qui a déjà été dit sur le même sujet par d'autres orateurs, si cet honorable député est d'avis que ces séances continues mettent sa santé en danger.

Mon honorable ami de Saint-Hyacinthe n'est pas allé plus loin. J'incline à croire que peut-être vous-même, monsieur le président, vous n'êtes pas assez familiarisé avec la langue française, et qu'il est possible que vous n'ayez pas bien saisi le sens des paroles de l'honorable député de Saint-Hyacinthe. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'avait pour se guider qu'une traduction, et cette traduction peut ne pas être exacte.

M. PELLETIER: Tout ce qu'a dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet des paroles de l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe était absolument exact.

M. NESBITT: D'après le règlement concernant les digressions et les répétitions fastidieuses, la question qui se présente est de savoir qui doit agir comme juge. En lisant tout le règlement, on voit, je crois, que l'intention est que le président de la Chambre agisse comme juge. S'il en est ainsi, je ne crois pas que la chose puisse être mise en question par aucun membre de cette Chambre. Un membre de la droite peut bien penser qu'un orateur est fastidieux, alors que sur les bancs de la gauche on pourrait penser tout différemment.

M. BELAND: Monsieur l'Orateur, si j'ai bien saisi tout cela, mon honorable ami de Saint-Hyacinthe ne faisait que commencer à résumer, sous une forme très condensée, ce qui a déjà été dit au sujet de cette séance prolongée du comité, avant d'aborder ce qu'il disait être ses observations au sujet de la matière soumise au président. Il n'avait parlé de cela qu'en passant. Comment soutenir qu'il n'avait fait là que répéter des choses fastidieuses quand il n'avait encore parlé que deux ou trois minutes, et avait touché à deux ou trois différents sujets qui avaient été abordés par d'autres orateurs?

M. le PRESIDENT: Le règlement est très simple. Je ne crois pas que personne puisse prétendre que le simple fait de revenir sur une chose déjà dite par d'autres puisse être antiréglementaire; mais il ne faut pas, cependant, que cela dégénère en des répétitions fastidieuses, ce qui serait alors abuser des privilèges parlementaires. Je crois qu'il me suffira d'attirer là-dessus l'attention des membres de cette Chambre.

M. GAUTHIER (St-Hyacinthe) (texte): Avant de me faire entendre en français, monsieur l'Orateur, je désire vous exprimer mes remerciements pour vos bonnes paroles. J'espère bien qu'aucun honorable membre de la droite ne se verra dans la nécessité de me rappeler au règlement, car mon intention est bien de rester dans la question. Si

j'ai le malheur de m'en écarter, alors je reconnaîtrai la chose immédiatement. Dans le cas particulier qui nous occupe, je ne crois pas avoir enfreint le règlement.

Sur toutes les raisons qui ont été données, tant au point de vue de la législation qu'au point de vue de l'administration et de l'hygiène, je n'ai pas l'intention de revenir sur un sujet qui a déjà été épuisé. Je veux qu'il soit bien compris que, parlant en mon nom personnel, il est un principe de droit administratif devant lequel je suis prêt à m'incliner,—que je siége à votre droite ou à votre gauche, monsieur,—et ce principe est que, dans un pays constitutionnel, la majorité doit gouverner, mais à condition, toutefois, qu'elle reste dans les limites du mandat qui lui a été confié.

Ceci, monsieur le président, pour en arriver au point principal que je veux faire valoir devant ce comité. Je ne désire pas répéter les arguments qui ont été formulés au point de vue de la législation, je veux simplement me placer au point de vue de l'administration. L'exercice tire à sa fin; le Gouvernement a fait distribuer le budget supplémentaire pour l'année se terminant le 31 de mars courant. Ce budget monte à 5,392,507 dollars. Il ne nous reste que quelques jours avant l'expiration de l'année financière. Ce budget supplémentaire a été distribué à la députation au cours de la presente semaine.

Il y a dans ce budget supplémentaire des montants considérables. Est-ce que le Gouvernement croit que l'opposition va consentir, sans aucune explication, sans aucune argumentation, à voter ces crédits en bloc? Comment peut-on espérer qu'une somme de plus de cinq millions, qui a été dépensée en sus des crédits que nous avions votés à la dernière session, va être votée sans aucune discussion?

Est-il raisonnable de penser que l'opposition, malgré qu'on veuille la bâillonner avec des rappels au règlement, avec des commentaires sur les règles de la Chambre, avec des menaces de la clôture, comme l'ont annoncé presque tous les journaux à la solde du Gouvernement,—non seulement sur le bill de la marine, mais encore, comme semblent le dire les ministres, sur toutes les autres mesures ministérielles,—que le Gouvernement, dis-je, veuille nous forcer à voter cette somme de cinq millions et plus de crédits supplémentaires, sans aucune explication de leur part et sans protestations de notre part?

Je dis que ceci n'est pas raisonnable. Parlant en mon nom personnel, je dis que le Gouvernement du jour, qui a jugé à propos de dépenser—en sus des crédits ordinaires—une somme de plus de cinq millions, ne doit pas s'attendre à un vote sans discussion, soit pour ratifier la dépense ou en légaliser le paiement.

M. GAUTHIER.

Je soutiens qu'avant que ce vote soit donné, nous avons le droit indiscutable d'obtenir du Gouvernement toutes les explications nécessaires, afin que quand la question sera soumise au peuple, elle puisse être jugée selon son mérite.

Nous n'avons point l'intention de voter en aveugle cette somme de cinq millions.

Je ne sais pas, monsieur le président, si vous allez me le permettre—mais je crois que je suis dans la question—je voudrais vous donner et donner au pays certains item qui sont dans ce budget supplémentaire . . .

M. PELLETIER: Monsieur le président, je soulève une question de règlement. Je prétends que l'honorable député n'a pas le droit de discuter le budget supplémentaire.

M. GAUTHIER: J'entends l'honorable ministre des Postes qui soulève une question de règlement. Il me charge d'un péché avant que je l'aie commis.

M. PELLETIER: L'honorable député a dit ce qu'il allait faire.

M. GAUTHIER: J'ai dit: Si je suis dans la question . . .

M. PELLETIER: Je dis à l'honorable député qu'il sort de la question.

M. GAUTHIER: Eh bien, au risque d'encourir la mauvaise humeur de l'honorable ministre des Postes, j'ai l'intention de discuter certains item de ce budget supplémentaire; si je suis à côté de la question, fort bien, je me tairai, mais pas avant.

M. PELLETIER: Je soulève la question de règlement. L'honorable représentant de Saint-Hyacinthe vient de nous dire que c'est son intention de discuter dès maintenant, sur cette motion demandant l'ajournement du comité, les différents articles qui sont dans le budget supplémentaire de 1912-1913. Il n'y a pas ici lieu de discuter au fond chacun de ces articles. Je prétends que mon honorable ami sort de la question.

M. GAUTHIER: Je n'ai jamais dit, en français, que j'avais l'intention de discuter tous les articles, mais je voulais attirer l'attention de la Chambre et du pays sur certains articles que nous ne sommes pas disposés à voter tant que certaines explications ne nous auront pas été communiquées là-dessus par les membres du Gouvernement. Le ministre des Postes m'accuse de vouloir discuter tous ces articles. Je ne crois pas qu'il soit juste de sa part d'en agir ainsi, puis de soulever une question de règlement et de venir me mettre dans la bouche des expressions que je n'ai pas prononcées devant ce comité.

M. PELLETIER: Quand bien même mon honorable ami ne dirait pas qu'il a l'in-

tention de discuter aucun de ces articles, il doit savoir que cela ne peut se faire que quand la Chambre est formée en comité de subsides.

M. BELAND: Si je comprends bien, et je crois que mon honorable ami le ministre des Postes a dû l'entendre ainsi, l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe désire mentionner un certain nombre d'articles, et son intention n'est pas d'aborder la discussion d'aucun de ces articles en particulier, pour savoir si l'adoption en serait bien ou mal fondée.

M. GAUTHIER: C'est tout.

M. PELLETIER: Mon honorable ami peut nous dire que c'est à cela qu'il se borne; mais il nous a dit qu'il allait discuter—j'ai compris tous les articles, mais j'accepte ici sa parole—un certain nombre d'articles, et qu'il nous donnerait ses raisons. Si mon honorable ami de Saint-Hyacinthe ne veut que nous donner une liste des articles mentionnés dans le budget supplémentaire, c'est là chose très fastidieuse, parce que chaque membre de la Chambre a ce budget par devers lui.

M. BELAND: Nous n'avons pas eu le temps de le lire.

M. PELLETIER: Mon honorable ami pourra prendre pour cela tout le temps nécessaire en dehors de l'enceinte de cette Chambre. Mes honorables amis de la gauche savent très bien que cet incident n'est soulevé qu'afin de pouvoir mieux faire durer le débat.

Quelques VOIX: Non pas.

M. PELLETIER: Je soutiens que tout cela est manifestement irrégulier et je demande que l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe soit rappelé à l'observation du règlement.

M. GRAHAM: Il n'a pas encore commencé à commettre cette infraction. L'honorable ministre des Postes se plaint que l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe est sur le point de commettre cette infraction. Mais, tant qu'il n'enfreindra pas le règlement, on ne saurait le rappeler à l'ordre.

M. MARTIN (Montréal) (texte): Monsieur le président, je vois que l'honorable premier ministre n'est pas à son siège. Je m'aperçois que la parole donnée par l'honorable premier ministre n'a pas été tenue pendant lontgemps; parce qu'il nous avait promis que le membre qui présiderait ce comité comprendrait les deux langues ou qu'il ferait venir le vice-président ordinaire (M l'Orateur-suppléant). Il me semble que le règlement de la Chambre qui veut que le président du comité comprenne les deux langues devrait être respecté.

Une VOIX: C'est une indélicatesse.

M. MARTIN: Où voyez-vous l'indélicatesse. C'est mon droit. J'use de mon privilège.

M. GAUVREAU: L'indélicatesse est commise par le collègue qui parle ainsi.

M. le PRESIDENT: Le privilège de discourir sur divers sujets, sur motion demandant l'ajournement du comité, est bien connu, mais il ne faut pas en abuser. Un député pourrait aborder tout sujet quelconque dont le Parlement est saisi, et il trouvera moyen d'en tirer la matière d'un débat d'une semaine. Cela, je crois, serait peu convenable. La même remarque, bien qu'à un degré moindre, peut aussi s'appliquer au budget, dont chaque article pourrait soulever une petite discussion. Cela, aussi, ne serait pas convenable. Il pourrait, cependant, être à propos d'aborder quelques articles du budget, et de déclarer que ces articles peuvent être discutés.

M. GAUTHIER (texte): La position que j'ai prise est une position que nous venons de soutenir, laquelle, ce me semble, n'est pas destinée à prolonger les débats inutilement.

Je dis que le Gouvernement a le droit de gouverner, du moment qu'il reste dans les limites de son mandat: il a aussi le droit d'engager sa responsabilité en soumettant un budget supplémentaire pour un montant de plus de cinq millions de piastres, comme il l'a fait, et je dis, de plus, qu'il est de notre devoir de voter ce budget, si les ministres sont en état de nous donner des renseignements complets et des explications satisfaisantes. On ne peut pas s'attendre que nous votions 5,392,000 piastres sans que les ministres nous renseignent sur la nécessité de ce vote. Il ne reste plus que quelques jours avant l'expiration de l'exercice et j'étais à démontrer combien il est nécessaire que la Chambre obtienne sans tarder la plus grande somme possible d'explications.

Prenez le département de l'honorable ministre des Postes. On nous demande de voter une somme . . .

Je ne puis en ce moment trouver l'item, mais il s'agit de plusieurs centaines de mille piastres pour augmenter les salaires de certains employés.

M. BOULAY: L'honorable député offense le règlement. Il ne discute pas la question en délibération.

M. GAUTHIER: Pardon, je crois ne pas dépasser les limites assignées à ceux qui prennent part à ce débat par la décision qui a été rendue. L'honorable député veut m'empêcher absolument de faire mon argumentation. Je le regrette. Tout le monde comprend qu'on ne peut, dans quelques instants, préparer une argumentation sur des points aussi divers et de la faire aussi serrée qu'on le voudrait. J'aurais

voulu lire les item du budget supplémentaire, afin d'en mieux faire saisir toute l'importance, mais puisque je ne puis, dans les quelques instants qui me sont donnés, les trouver, je vais m'en rapporter à ma mémoire.

Il y a un item de $500,000 pour le département des Postes—je donne un montant rond. Peut-on prétendre que nous n'avons pas le droit de demander les explications les plus complètes sur un tel montant, que nous n'avons pas le droit de savoir quels sont les noms des individus qui vont profiter de cette augmentation dans le département des Postes? Nous avons le droit de savoir pourquoi un tel ou un tel va recevoir une augmentation de salaire, tandis qu'un ou plusieurs autres n'en auront pas.

L'honorable ministre des Postes lui-même conviendra que nous ne pouvons voter un pareil montant sans avoir toutes les explications nécessaires. Cela ne serait pas juste, cela ne serait pas raisonnable.

Dans le département de la Milice, pour le service de la troupe permanente, on demande une somme de $200,000. N'avons-nous pas le droit de savoir comment cette somme sera employée?

M. BOULAY: Je soulève une question de règlement. L'honorable député de Saint-Hyacinthe discute le budget supplémentaire, ce qu'il n'a pas le droit de faire en ce moment.

M. GAUTHIER: Je veux démontrer l'importance de bien étudier les crédits supplémentaires et, par là même, la nécessité de lever la séance de ce comité. L'honorable député de Rimouski ne devrait pas se scandaliser de cela. Je n'ai pas du tout l'intention, monsieur le président, d'entrer dans le mérite de chacun de ces item, de les discuter séparément et en détail. Cela sera fait plus tard. Mon but est simplement de démontrer pourquoi j'ai raison d'être en faveur de la motion dont le comité est saisi.

M. LEMIEUX: Je demande à mon honorable ami de Saint-Hyacinthe s'il n'est pas à sa connaissance que les militaires de la troupe permanente à Montréal se plaignent de ne pas avoir encore été payés?

M. GAUTHIER: J'allais aborder ce point-là dans un instant, mais auparavant je voulais dire que nous devons bien nous rendre compte de l'importance générale des sommes inscrites dans le budget supplémentaire. Pourquoi le département de la Milice demande-t-il $200,000 additionnels pour la troupe permanente? Lorsqu'il a présenté son budget pour l'année en cours, à la dernière session, pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas inclus ces $200,000 dans le montant total du budget de l'année en cours? Ces hommes de la force permanente qui se préparent de leur mieux à défendre leur pays, sont obligés d'attendre l'argent qui leur est dû.

M. BOULAY: Je soulève une question de règlement. L'honorable député n'a pas le droit de discuter les crédits supplémentaires.

M. le PRESIDENT: Je crois que la question de règlement est bien fondée. L'honorable député n'a pas le droit de discuter les crédits supplémentaires; d'après la décision qui a été rendue, il ne peut que faire allusion d'une façon générale aux crédits supplémentaires, mais il ne lui est pas permis de les discuter en détail.

M. GAUTHIER: En effet, monsieur le président, je ne fais que parler en passant des crédits supplémentaires et je puis vous assurer que je n'ai pas l'intention de m'insurger contre votre décision, que je respecte du reste.

Il y a un article dans le budget supplémentaire pour " achat de wagons de chemins de fer pour l'usage des membres du Gouvernement, $9,800."

M. PELLETIER: L'honorable représentant de Saint-Hyacinthe prend un par un tous les articles, et il ne fait que répéter les mêmes choses au sujet de chacun de ces articles. C'est là une répétition fastidieuse; j'emploie le mot dans le sens parlementaire tel qu'il figure dans le règlement. Il est bien évident que mon honorable ami ne s'en tient pas strictement à la décision rendue par l'honorable représentant de Hamilton-est (M. Barker), et qu'il repasse simplement ces articles l'un après l'autre afin de les discuter d'après le même point de vue; c'est-à-dire que la Chambre devrait discuter ces articles, qu'il est regrettable qu'ils ne soient pas soumis, et qu'ils ne les voteront pas tant que le Gouvernement ne leur donnera pas pour cela de bonnes raisons. Il a répété tout cela quatre ou cinq fois déjà. Ce n'est pas là agir suivant l'esprit de la décision dont je viens de parler.

M. NESBITT: Il est évident que les mêmes remarques pourraient s'appliquer dans une très grande mesure à tous les articles.

M. PELLETIER: Il n'est pas nécessaire que les mêmes raisons soient appliquées à chaque article.

M. GAUTHIER: Je suppose que la question de règlement est décidée contre l'honorable représentant de Rimouski (M. Boulay).

M. PELLETIER: L'honorable représentant de Saint-Hyacinthe sait parfaitement que l'honorable député de Hamilton (M. Barker), quand il occupait le fauteuil,

lui a permis de parler de certains crédits, mais non pas de les discuter. Mon honorable ami énonce certaines raisons le portant à croire que ces crédits devraient être discutés immédiatement, et déclare qu'il y a urgence, dans l'intérêt public, qu'ils soient discutés. Ce serait là entreprendre la discussion du budget, et mon honorable ami sait que cela n'est pas régulier.

M. GAUTHIER: Me permettra-t-on de répondre au ministre des Postes? Je présentais mes arguments, et je citais des chiffres du budget, quand mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) m'a posé une question, et de façon courtoise et affable a fait observer qu'il n'était que juste que je répondisse à sa question. Mais le ministre des Postes me rendra cette justice de convenir que, depuis que la question de règlement a été décidée par le président, qui remplaçait alors le président en titre du comité, je me suis tenu dans les limites prescrites.

(Texte) Vous comprenez la langue française, monsieur le président, aussi permettez-moi de répondre en français à l'objection que vient de faire l'honorable ministre des Postes. J'ai démontré qu'il y avait dans le budget supplémentaire des item qui doivent être discutés et, pour établir ma bonne foi, je prends certains item sur lesquels je fais les mêmes réflexions, ce qui peut paraître être des "tedious repetitions", mais je suis bien forcé d'en agir ainsi.

M. LEMIEUX: Avant que vous rendiez votre décision, monsieur le président—je n'étais pas présent quand la décision a été rendue par l'honorable représentant de Hamilton-est (M. Barker), mais je suppose que la décision rendue par le président antérieur était qu'un membre de la Chambre avait le droit de parler des divers articles du budget.

M. PELLETIER: Mais non pas de les discuter.

M. LEMIEUX: Naturellement, c'est là ce que fait l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe. Se borner à mentionner ces articles n'avait aucune signification; mais il accompagne la mention de chaque article de l'énoncé de la raison pour laquelle il le fait. La chose peut être fastidieuse. S'il répétait le même article, et le répétait encore, ce serait antiréglementaire.

M. PELLETIER: Il a répété chaque article.

M. LEMIEUX: Il mentionne chaque item et donne les raisons pour lesquelles il doit être discuté.

M. le PRESIDENT: Au paragraphe 2, de l'article 18, il est dit que si un député persiste à répéter d'une manière fastidieuse ses propres arguments ou ceux qui ont été employés par d'autres, au cours du débat, l'Orateur ou le président du comité, peut lui retirer la parole.

Quand l'honorable député parle des item mentionnés dans le budget supplémentaire, il est clair qu'il ne se répète pas lui-même, mais en employant les mêmes arguments à l'appui de chaque item, il est évident qu'il se répète et qu'il enfreint les règlements. J'espère que l'honorable député, à l'avenir, évitera les répétitions.

M. GAUTHIER (texte): Il est impossible pour nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre de s'attendre ou de croire que nous allons voter ce montant sans obtenir auparavant tous les renseignements nécessaires, autrement nous ne serions pas excusables de donner un pareil vote

M. PELLETIER: Personne ne vous demande cela.

M. GAUTHIER: Je demande à l'honorable ministre des Postes de nous expliquer cet item....

M. le PRESIDENT: L'honorable député s'écarte de la question et, s'il persiste, je devrai le rappeler au règlement.

M. GAUTHIER: Je me soumets volontiers à votre décision, monsieur le président, et je retire les mots dont je viens de me servir, puisqu'ils ne sont pas réglementaires, seulement permettez-moi d'ajouter que je m'efforce autant que possible d'éviter toute répétition de ce qui a été dit au cours de ce long débat qui émeut l'opinion publique à si juste titre, autrement je passerais pour faire de l'obstruction.

Voici le département des Chemins de fer et Canaux qui demande une somme de $18,000 pour des études et pour des dépenses d'inspection. Il y a aussi un item de $45,578 pour payer une réclamation due à un M. Wallberg, somme due à propos de l'exécution de contrats faits avec le Gouvernement pour des travaux sur l'Intercolonial.

N'avons-nous pas le droit de rester rêveurs devant des montants comme ce dernier surtout? Quand ces contrats furent signés, le montant a du être mentionné et voici qu'avant la fin de l'exercice, le Gouvernement se trouve obligé d'ajouter plus de $45,000 pour des travaux faits suivant les contrats.

Les honorables députés de l'autre côté de la Chambre s'imaginent-ils que l'opposition va consentir à voter tous ces crédits que je viens de mentionner, et bien d'autres encore, sans avoir des explications précises et complètes? Je dis: non.

M. PELLETIER: Je soulève la question de règlement. Cet argument a été invoqué plus d'une fois. Mon honorable ami

dira peut-être qu'il l'ignorait, parce qu'il n'était pas présent à ce moment, mais je maintiens que tous les députés de la gauche ont prétendu que le Gouvernement devrait faire voter le budget avant de demander au Parlement d'adopter ce bill. Cet argument a été employé par tous les orateurs de la gauche.

M. MACDONALD: Je suis le seul membre de la gauche qui ait parlé de cette question, avant l'honorable député de Saint-Hyacinthe. Je n'ai pas compris ce qu'a dit mon honorable ami, mais si un député qui parle français n'a pas le droit d'invoquer un argument, sous prétexte qu'un député de langue anglaise s'en est déjà servi avant lui, j'espère qu'on laissera au ministre des Postes la responsabilité de poser une pareille règle.

M. PELLETIER: J'apprends pour la première fois qu'il s'agit d'une question de nationalité.

M. MACDONALD: C'est vous qui la rendez telle.

M. PELLETIER: Il est évident que l'honorable député de Pictou s'est consulté avec ses amis de Québec et ce sont eux qui lui ont mis cette idée dans la tête. L'objection soulevée, c'est que l'honorable député de Saint-Hyacinthe n'a pas droit de répéter ce qui a déjà été dit et redit dans cette Chambre. Je suis bien loin d'avoir l'intention d'empêcher un député de langue française. . .

M. MACDONALD: C'est cependant l'effet qu'aurait cette objection, si elle était maintenue.

M. PELLETIER: Un député a le droit de parler en anglais ou en français et ce droit, je ne le nie à personne; j'y attache même beaucoup de prix. Mais que l'on parle français ou anglais, on n'a pas le droit de répéter sans cesse les mêmes arguments. Mon honorable ami est libre de parler en français ou en anglais, mais il n'a pas le droit de répéter continuellement la même chose. Voilà sur quoi je base mon objection. Ce n'est pas une question de langue.

M. MACDONALD: Supposons que ce ne soit pas une question de langue. L'honorable ministre va-t-il prétendre que si un député se sert d'un argument, en discutant une question quelconque, personne dans la Chambre n'a le droit d'employer le même argument, de la même manière?

M. MURPHY: Le ministre des Postes me permet-il de lui faire observer que les remarques qu'il vient de fair nous fournissent la meilleure des raisons pour demander que la séance du comité soit levée?

Le fond de la présente discussion c'est que l'honorable député de Saint-Hyacinthe s'est servi d'arguments que d'autres avaient déjà employés avant lui, sans qu'il en ait eu connaissance. Cet incident fait ressortir d'une manière frappante la situation impossible dans laquelle nous nous trouvons, par suite de l'obstination du Gouvernement, qui force les députés à siéger sans interruption. Il est matériellement impossible à un député d'être continuellement à son siège et de suivre toute la discussion. Dans ces conditions, il est presque inévitable qu'un député se serve d'un argument ou d'un exemple déjà employés.

M. PELLETIER: Mon honorable ami ne me paraît pas avoir bien compris l'attitude que j'ai prise et il est possible aussi que je ne me sois pas exprimé assez clairement. Mon objection est que l'honorable député de Saint-Hyacinthe répète ce que d'autres députés ont dit avant lui. Bien plus, il répète ce qu'il a déjà dit lui-même. Il a prétendu que la séance du comité devrait être levée et que la Chambre devrait être formée en comité des subsides, pour étudier le budget supplémentaire; puis il reprend les mêmes arguments, au sujet des autres crédits. Pour l'information de l'honorable député de Pictou, j'ajouterai que l'honorable député de Saint-Hyacinthe a déjà répété dix ou douze fois que la séance devrait être levée pour permettre à la Chambre d'étudier telle ou telle autre question.

M. MACDONALD: Le ministre des Postes prétend-il sérieusement que parce qu'un député s'est servi d'un argument, un autre ne peut pas s'en servir? Cette règle n'a jamais été invoquée et il n'y a pas plus raison de l'invoquer dans la présente discussion que dans les débats antérieurs. L'esprit et le but du règlement, c'est que si un député, de propos délibéré, répète indéfiniment des choses absolument étrangères à la question, au lieu de discuter sérieusement il peut être rappelé au règlement. La prétention du ministre des Postes est injuste et j'espère qu'elle n'aura pas l'approbation du président du comité.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'honorable député de Pictou n'expose sous leur vrai jour les raisons données par le ministre des Postes. L'honorable député de Saint-Hyacinthe demandait que la séance du comité fût levée et il donnait comme raison qu'il fallait que l'exposé budgétaire fût prononcé et que le budget fût mis à l'étude.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Je demande pardon à l'honorable ministre; je n'ai jamais dit cela.

M. HAZEN: L'honorable député a donné comme raison pour lever la séance que les délibérations actuelles du comité empêchent

la Chambre de s'occuper des autres affaires et, entre autres, de l'étude des crédits.

M. GAUTHIER: Les crédits supplémentaires pour l'exercice courant.

M. HAZEN: Parfaitement. J'ai compris à quoi l'honorable député faisait allusion. C'est à ce moment que le ministre des Postes a soulevé son objection. Le deuxième paragraphe de l'article 18 dit que la fastidieuse répétition de ses propres arguments ou des arguments déjà employés par d'autres, n'est pas permise . Prétendre qu'il est irrégulier de demander l'application de ce règlement, c'est prétendre que les règlements établis par la Chambre, après mûre réflexion, sont ridicules et inapplicables.

Je ferai observer de plus que les prévisions budgétaires—je parle du budget supplémentaire—ont été déposées sur le bureau de la Chambre et renvoyées au comité des subsides. Je crois que d'après le règlement, lorsque cela a été fait, il n'est pas permis de discuter ces crédits, autrement qu'en comité des subsides. Je demande votre décision sur ce point, monsieur le président.

M. GRAHAM: Je ferai observer au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'au cours de la présente séance nous avons eu sur ce point la décision de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) qui est absolument juste et raisonnable.

M. HAZEN: Je crois que la décision donnée a été dans le sens que je viens d'indiquer.

M. GRAHAM: L'honorable ministre voudrait aller au delà de la décision. L'honorable député d'Hamilton a décidé qu'un député pouvait faire allusion à certain nombre de crédits, mais ne pouvait pas entrer dans les détails ni en discuter le fond.

M. HAZEN: L'honorable député d'Hamilton-est n'a pas décidé que tous les députés, les uns après les autres, pourraient avoir recours à ce mode de discussion.

M. GRAHAM: L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries prétend—et c'est ici qu'il est en contradiction avec la décision si juste de l'honorable député d'Hamilton-est—que des questions ne peuvent pas être discutées du tout, parce que la Chambre en est déjà saisie sous une autre forme. Je maintiens, monsieur le président, que l'honorable ministre ne peut pas vous demander d'infirmer la décision si équitable de votre prédécesseur à la présidence.

M. LEMIEUX: Le député de Saint-Hyacinthe est un de nos meilleurs députés. Quand il parle, que ce soit en anglais ou en français, il ne viole pas les règles établies pour notre gouverne. Je dirai, à ce sujet, qu'il n'est ni chrétien ni humain de nous presser ainsi, après la série de séances que nous avons eue. Je pense que l'honorable député de Saint-Hyacinthe est tout à fait dans la question. Il ne cherche pas à faire de répétitions oiseuses, il expose tout simplement à la Chambre, avec toute la force qu'il y peut mettre, les raisons pour lesquelles, selon lui, la motion soumise au comité devrait être adoptée.

M. GAUTHIER (texte): Je ne sais pas si mes arguments ont déjà été employés par ceux qui ont parlé avant moi. Depuis que cette séance dure on a eu des décisions tellement extraordinaires qu'il est excessivement difficile pour l'opposition de toujours rester dans les limites des décisions données sur les nombreuses questions de règlement soulevées.

Sans vouloir me répéter, monsieur le président, je déclare dès à présent que si, au cours de mes remarques, il m'arrivait d'enfreindre n'importe laquelle de ces décisions, je suis prêt, dès qu'on me le signalera, à entrer dans les limites de l'ordre posé par ces décisions. Mais quand le Gouvernement refuse de nous accorder ce que nous lui demandons, ce que nous croyons juste tant au point de vue de la législation qu'au point de vue administratif, nous nous demandons quelles peuvent être les raisons qui empêchent le Gouvernement de se rendre à l'évidence et de nous accorder justice.

Est-ce que le Gouvernement peut s'attendre que l'opposition laisse passer ce bill avant toutes les autres mesures administratives qui peuvent nous être soumises? Assurément non. Si c'est cela que le Gouvernement veut, nous voulons que cela soit connu du pays tout entier. Nous sommes prêts à discuter les différents item de l'administration du Gouvernement. Nous sommes prêts à recevoir les explications et les raisons qu'il a à nous donner tant au point de vue législatif qu'aux autres points de vue, pour justifier les mesures qu'il amène devant le pays, mais quand le Gouvernement nous demande d'approuver ses mesures, sans nous donner les explications nécessaires sur son administration, nous ne pouvons pas y consentir.

J'ai parlé plusieurs fois au cours de ce débat et l'on remarquera que je l'ai toujours fait sans recourir à aucune citation, sans utiliser aucune coupure de journaux. J'ai fait de mon mieux pour parler le français...

M. le PRESIDENT: L'honorable député doit se contenter de discuter la question de règlement.

M. GAUTHIER: L'honorable ministre des Postes prétend que je répète les arguments que j'ai déjà employés. Je prétends qu'il est humainement et physiquement im-

possible à un homme de rester ici pendant une séance qui dure depuis le lundi jusqu'au samedi.

M. le PRESIDENT: A l'ordre, à l'ordre. L'honorable député voudra bien se borner à discuter la question de règlement.

M. GAUTHIER: Je veux rester dans les limites du règlement; je réponds à l'honorable ministre des Postes qui prétend que j'emploie des arguments qui ont déjà été invoqués au cours de ce débat par d'autres orateurs qui m'ont précédé et par moi-même. Or, je réponds à cela en disant qu'il est humainement et physiquement impossible pour un député de rester dans cette Chambre depuis le lundi jusqu'au samedi, jour et nuit, pour être au courant des arguments employés par ceux qui prennent part à ce débat. Je le répète cela est matériellement impossible, et je dis que s'il m'arrive d'employer des arguments qui ont déjà été présentés, s'il m'arrive, à votre connaissance, monsieur le président, d'enfreindre la règle telle que vous la comprenez et telle que je la comprends moi-même, je vous prie de croire que ce n'est pas du tout mon intention d'enfreindre la règle. Je ne crois pas avoir employé les mêmes arguments et l'avoir fait en connaissance de cause, mais en tout cas je m'en rapporte à vous, monsieur le président.

M. le PRESIDENT (M. Robidoux): Il n'est pas contraire aux règles de la Chambre d'énoncer d'une façon convenable un argument quelconque; mais des répétitions interminables, comme celles que l'honorable député de Saint-Hyacinthe s'est permises, n'ont pas du tout leur raison d'être, et je prierais l'honorable député de renoncer à ce procédé.

M. GAUTHIER: Je m'incline devant votre décision, mais je me permettrai de vous dire que votre décision ne relève pas de la question soulevée.

M. PELLETIER: Je soulève la question de règlement. L'honorable député n'a pas droit de critiquer une décision du président.

M. GAUTHIER: Ce n'est pas ce que je fais, non plus.

M. PELLETIER: Je comprends le français. L'honorable député vient de dire que M. le président a rendu une décision qui ne touche pas au point soulevé. N'est-ce pas là critiquer une décision du président?

M. GAUTHIER: Pas du tout.

M. PELLETIER: Je pense que oui. J'invoque le règlement et je soutiens que l'honorable député doit accepter la décision du président.

M. GAUTHIER.

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne peut pas discuter la décision du président.

M. GAUTHIER: Ce n'est pas du tout ce que je fais, monsieur le président. D'ailleurs, de tous les présidents qui se sont succédé au fauteuil depuis le commencement de la présente discussion, c'est vous que j'aime le mieux. Loin de moi la pensée de critiquer votre décision. Vous vous êtes prononcé contre les répétitions oiseuses mais le point soulevé par l'honorable ministre des Postes était. . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne peut pas critiquer une décision rendue par le président.

M. GAUTHIER: Je ne voudrais pas critiquer votre décision, monsieur le président, d'autant plus que de tous les présidents qui se sont succédé au fauteuil depuis que cette longue séance est commencée, vous êtes celui que j'aime le mieux.

Monsieur le président, on a prétendu, de ce côté-ci (la gauche) que ce comité devrait se lever. Je n'ai pas l'intention de revenir sur tout ce qui vient d'être dit sur ce point. Je résumerai donc mes observations en disant que le Gouvernement devrait accepter la proposition qui est soumise à la Chambre, parce qu'au point de vue seul de la santé des députés, nous avons siégé assez longtemps; parce qu'au point de vue de le bonne administration du pays, nous devrions mettre d'autres projets de loi en délibération. Le Gouvernement ne peut pas avoir l'ombre d'une bonne raison pour continuer à nous tenir en séance jour et nuit, du lundi au samedi soir, avec l'espoir que l'opposition va finir par céder. C'est une lutte d'endurance, nous le savons, mais l'opposition donne le meilleur de ses forces pour combattre ce projet que nous croyons contraire à l'intérêt du pays.

Les intérêts particuliers de chaque classe de la société souffrent en ce moment.

Je crois que ce comité devrait lever sa séance après avoir montré au pays que le Gouvernement est désireux de faire adopter ce projet de loi; mais que, face à face avec l'opposition ardente, soutenue et persistante de la gauche, le Gouvernement doit se rendre compte qu'il ne peut pas toujours continuer à discuter la même question et qu'il est temps que ce comité ajourne pour être en mesure d'étudier les autres projets de loi que les différentes questions d'administration des affaires publiques exigent.

M. OLIVER: J'ai une raison à donner pour que le comité lève sa séance et que la Chambre s'occupe d'autre chose: je voudrais signaler ici une question que j'ai déjà

soumise plusieurs fois au ministre de l'Intérieur.

Il est devenu nécessaire de prolonger le délai accordé pour le choix des terres en vertu des certificats accordés aux vétérans à cette fin. Il regrette que la maladie ait empêché le ministre de l'Intérieur de voir à cela, mais la situation n'en est pas moins grave pour les divers intéressés. Le droit de faire un choix en vertu de ces certificats expirait à la fin de 1910. On a prolongé le délai jusqu'à la fin de 1911, et à la dernière session, on l'a encore prolongé jusqu'en 1912; mais ce nouvel amendement ne s'appliquait pas aux certificats transportés et enregistrés. J'ai toujours pensé que, par suite d'une erreur de rédaction, la prolongation de délai ne pouvait s'appliquer à certains certificats, la loi disant que les certificats dont le transport avait été enregistré avant le 31 décembre 1912 ne devaient pas bénéficier des privilèges qu'elle conférait; c'est-à-dire que les certificats transportés à leur dernier propriétaire et enregistrés comme lui appartenant, étaient exclus du privilège d'une prolongation de délai; tandis que les autres, non encore définitivement transférés, et, par conséquent, restés sujets à la spéculation, obtenaient l'avantage d'une prolongation de délai jusqu'en 1912. A la fin de cette année-là, le ministère de l'Intérieur donna avis aux agences de l'Ouest qu'on accorderait encore du temps pour choisir les terres qui n'avaient pas encore été choisies en vertu des certificats émis aux vétérans. Sur la foi de cet avis, nombre de détenteurs de ces certificats persistèrent à les garder.

M. BENNETT: Je soulève la question de règlement. L'honorable député a dit pourquoi le comité devait lever sa séance. Voici maintenant qu'il discute les détails de la mesure qu'il a mentionnée. Je trouve qu'il outrepasse ses droits.

M. OLIVER: Mon honorable ami se trompe. Je ne discute pas les détails d'une mesure que le Gouvernement n'a pas encore présentée et qu'il va présenter.

M. le PRESIDENT (M. Bennett) (Simcoe-est): Y a-t-il une motion d'inscrite au Feuilleton, concernant la question que l'honorable député discute?

M. OLIVER: Le Feuilleton contient, sous le n° 17, un avis d'un projet de résolution. Je ne veux pas du tout prévenir les démarches du Gouvernement. Tout ce que je désire, c'est de signaler l'urgente nécessité d'agir au sujet de cette affaire.

M. BENNETT (Calgary): L'honorable député viole encore les règles de la Chambre. Il discute un item du Feuilleton dont le tour n'est pas encore arrivé. Il est évident qu'il enfreint le règlement.

M. le PRESIDENT: Je comprends que ce que l'honorable député a dit jusqu'à présent se rattache à l'article n° 17 du Feuilleton.

M. OLIVER: Mes observations ne se rapportent pas à cet objet, mais aux questions et aux réponses qui ont été échangées entre l'honorable ministre de l'Intérieur et moi-même. C'était sur cette entente bien arrêtée, entre le ministre et moi-même, avant la maladie du premier ministre, que je voulais appeler l'attention du comité.

M. le PRESIDENT (M. Bennett) (Simcoe-est): Nous verrons jusqu'où ira cette explication, mais on ne saurait la discuter.

M. OLIVER: Je n'entends aucunement discuter l'avis inscrit au Feuilleton. Je veux simplement appeler l'attention du comité sur le fait que l'honorable ministre, en réponse à la demande que je lui posais à propos de l'attitude que le Gouvernement prendrait tout probablement, m'a déclaré qu'on prolongerait de six mois à dater de la fin de l'année 1912 le délai pour le choix du terrain. A une date ultérieure, constatant que le Gouvernement n'agissait pas, je lui ai signalé qu'il avait promis de prolonger ce délai de six mois seulement et que la plus grande partie du délai était déjà expirée. Je lui ai représenté fortement que, à moins qu'on ne prît promptement les mesures requises, une plus longue prolongation de délai devrait être accordée, si l'on voulait fournir aux détenteurs de ces certificats de terres l'avantage de choisir leurs terrains. La maladie de l'honorable ministre a été cause que rien n'a été fait en ce sens. La conséquence fut que les détenteurs de ces certificats à la fin de l'année 1912, dans l'espoir sincère qu'ils auraient l'occasion de se choisir des terres, avaient conservé leurs certificats; possédant encore ces derniers, ils ignorent complètement les conditions qu'on leur imposera, lorsqu'ils pourront se choisir des terres en vertu de ces certificats. Il y a encore le cas de ceux qui ne furent pas compris dans les dispositions du statut de 1912. Ce cas revêt un caractère d'injustice flagrante.

M. HAZEN: Je soulève la question de règlement. J'exprime l'avis que les observations de l'honorable député ne relève pas de la question soumise à la Chambre. J'ajoute que ce sont là des faits qui se rattachent à l'item n° 17 du Feuilleton. Mon honorable ami peut dire qu'il ne fait pas allusion à cet item, mais il n'en discute pas moins la même question que l'on pourra débattre—et cela, de la même façon—lorsque l'item 17 du Feuilleton sera soumis à l'étude de la Chambre.

M. le PRESIDENT: Je décide que l'honorable député doit couper court à ses observations, pour cette raison que je ne puis concevoir qu'il puisse invoquer des motifs différents de ceux qu'ils avancent aujour-

d'hui, lorsque la Chambre mettra l'article 17 du Feuilleton en délibération.

M. OLIVER: Monsieur le président, avant que vous ne rendiez toute votre décision, d'après la déclaration de l'honorable ministre. . .

M. le PRESIDENT: Je dois faire observer à l'honorable député qu'il ne discute pas le rappel au règlement, mais plutôt le bien fondé de la cause dont il parle.

M. OLIVER: Je tiens à faire une observation qui fera voir pourquoi ce qu'a fait entendre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne peut s'appliquer à ce cas. Le temps fixé par l'honorable ministre de l'Intérieur expirera probablement avant qu'il ne puisse s'occuper de cet objet. Vu la maladie de l'honorable ministre, le Gouvernement ne peut tenir la promesse faite à la Chambre relativement à cette affaire.

M. le PRESIDENT: L'honorable député anticipe sur ce que le Gouvernement fera dans le cas dont il parle. Quelque autre ministre peut se charger des devoirs du ministre de l'Intérieur et régler la question en temps utile.

M. OLIVER: Je voulais simplement exposer à la Chambre l'idée que je viens d'exprimer.

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député ferait mieux d'abandonner cette façon de procéder.

M. OLIVER: Je tiens à connaître votre décision, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: Je viens de la donner.

M. KNOWLES: Je crois que nos adversaires n'ont peut-être pas bien compris le point. Le président a décidé que l'honorable député d'Edmonton ne doit pas discuter le fond de la question relativement à l'objet n° 17 inscrit au Feuilleton. M'est avis que cette décision est inattaquable. Cependant, qu'on me permette de signaler à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que l'honorable représentant d'Edmonton n'aborde pas le fond de la question.

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. KNOWLES: Il dit simplement qu'il y a urgence.

M. HAZEN: Je soulève la question de règlement.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. KNOWLES: Je soulève la question de règlement et le président m'a donné la parole.

M. OLIVER.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député ne veut pas reprendre son siège, je devrai quitter le fauteuil.

M. HAZEN: Je soulève la question de règlement.

M. KNOWLES: J'ai la parole sur le rappel au règlement. Monsieur le président, ai-je la parole?

M. le PRESIDENT: Vous ne l'avez pas. J'avais donné ma décision, lorsque l'honorable représentant de Moosejaw (M. Knowles) entreprit de suivre la même tactique pour discuter le fond de la question. Je lui ai demandé d'abandonner cette façon de procéder.

M. HAZEN: C'est précisément ce que je voulais établir.

M. KNOWLES: L'honorable représentant d'Edmonton parlait simplement de l'urgence de la question et il n'a pas discuté le fond de la question et je crois qu'il a le droit de parler.

M. OLIVER: Monsieur le président, j'insiste pour connaître votre décision finale.

M. le PRESIDENT: Je décide que l'honorable député d'Edmonton ne peut continuer dans ce sens et qu'il doit reprendre son siège.

M. OLIVER: Je demande une décision motivée.

M. le PRESIDENT: Je décide que l'honorable représentant d'Edmonton ne peut conduire sa discussion en ce sens, que le Feuilleton contient aujourd'hui un item, le n° 17, qui est une motion relative à la même affaire et que, en conséquence, il ne peut discuter cet item à propos de la question soumise au comité.

M. OLIVER: Monsieur le président, avec toute la déférence voulue, j'en appelle de votre décision.

M. le PRESIDENT: Le Feuilleton contient un objet, le n° 17, qui est une résolution au nom de l'honorable ministre de l'Intérieur se rapportant à la loi de 1912 relative aux récompenses accordées à certains volontaires. L'honorable député d'Edmonton ayant entrepris de discuter la question à fond, je lui ai demandé de reprendre son siège. A l'appui de ma décision, je cite cette règle que je trouve à la page 467 de l'ouvrage de Bourinot:

> Il ne sera permis à nul membre, sur une motion semblable, de discuter une objet inscrit à l'ordre du jour.

La motion soumise au comité est à l'effet d'inviter le président à quitter le fauteuil. Je considère que, d'après cette motion, l'honorable député n'a pas le droit de discuter la question à laquelle il faisait allusion,

c'est-à-dire celle comprise dans l'item n° 17 du Feuilleton. L'honorable député en appelle à M. l'Orateur de la décision que j'ai rendue.

M. SHARPE (Toronto-nord): Je comprends que la décision s'applique généralement à tout ce qui est inscrit au Feuilleton.

M. le PRESIDENT: Tant que j'occuperai le fauteuil, j'accueillerai les demandes de rappel au règlement au fur et à mesure qu'on les fera.

M. OLIVER: On ne peut engager une discussion sur un appel d'une décision du président, n'est-ce pas?

M. le PRESIDENT: Non, je crois que l'honorable député devrait ne pas insister davantage.

(M. l'ORATEUR ayant pris le fauteuil, M. le président (M. Bennett) (Simcoe-est) fait son rapport ainsi qu'il suit:)

Sur la motion tendant à faire lever la séance, M. Oliver aborda la discussion de la question des primes aux volontaires, inscrits au Feuilleton sous le n° 17. Un membre souleva la question de règlement et émit l'avis que cette discussion n'était pas permise à l'occasion de la motion en délibération. Monsieur le président du comité a décidé que l'objection était bien fondée. M. Oliver fait appel de cette décision.

La Chambre, consultée, décide qu'elle maintient la décision de monsieur le président du comité général.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Arthurs,	Jameson,
Baker,	Kemp,
Ball,	Lancaster,
Barker,	Lewis,
Barnard,	McCurdy,
Beattie,	McKay,
Bennett (Simcoe),	McLean (Queen) (I. P.-E.),
Best,	Marshall,
Blain,	Meighen,
Boulay,	Merner,
Boyce,	Middlebro,
Brabazon,	Munson,
Bradbury,	Nantel,
Broder,	Nickle,
Burrell,	Northrup,
Clark (Bruce),	Paul,
Clements,	Pelletier,
Crocket,	Perley,
Cromwell,	Reid (Grenville),
Crothers,	Rhodes,
Davidson,	Robidoux,
Donnelly,	Schaffner,
Edwards,	Sexsmith,
Fisher,	Sharpe (Lisgar),
Foster (King) (N.-E.),	Sharpe (Ontario),
Fripp,	Shepherd,
Gauthier (Gaspé),	Smith,
Girard,	Smyth,
Hazen,	Stanfield,
Henderson,	Steele,
Hepburn,	Stevens,
Hughes (Victoria) (Ont.	Stewart (Lunenburg),
Thornton,	Weichel,
Walker,	White (Renfrew),
Wallace,	Wilson (Wentworth).—71.
Webster,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Macdonald,
Boyer,	Maclean (Halifax),
Brown,	McCraney,
Buchanan,	McKenzie,
Bureau,	McMillan,
Cardin,	Marcil (Bonaventure),
Carroll,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Montréal, div. Ste. Marie),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Régina),
Clark (Red-Deer),	Michaud,
Demers,	Murphy,
Devlin,	Neely,
Fortier,	Oliver,
Gauthier (Saint-Hyacinthe),	Papineau,
Gauvreau,	Pardee,
Guthrie,	Proulx,
Kay,	Pugsley,
Knowles,	Reid (Ristigouche),
Lachance,	Richards,
Lafortune,	Sinclair,
Law,	Turgeon,
Lemieux,	Verville,
Loggie,	Warnock.—46.

M. GRAHAM: Je n'ai pas voté, étant pairé avec l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux. Sans cela, j'eusse voté contre le maintien de la décision du président.

M. NESBITT: M. l'Orateur, je n'ai pas voté parce que j'étais pairé avec le représentant d'Hamilton-ouest. Si j'avais voté, c'eût été contre le maintien de la décision.

M. BELAND: J'en aurais autant à dire.

M. WHITE (Leeds): Si je n'avais été pairé avec l'honorable député de Westmoreland, j'aurais voté pour le maintien de la décision du président.

M. TURRIFF: Je n'ai pas voté parce que j'étais pairé avec le représentant de Peterborough. Si j'avais voté, c'eût été contre le maintien de la décision du président.

(La décision du président du comité est maintenue.)

La Chambre siège de nouveau en comité général sous la présidence de M. Bennett (Simcoe-est).

M. OLIVER: Si on me le permet, je ferai observer que ce que je discutais, c'était, si je ne me trompe, non pas la question même, mais l'urgence qui s'y rattache.

M. le PRESIDENT: Je ne puis faire de distinction entre la question et l'urgence qui s'y rattache. Je dois donc déclarer, comme je l'ai déjà fait, que l'honorable député n'avait pas le droit à ce moment-là de discuter la motion à un tel point de vue.

M. OLIVER: Je ne me plains pas de votre décision; je tiens simplement à bien définir mon attitude.

M. NEELY: Prenant la parole sur la motion dont le comité est saisi, j'ai la certitude que les quelques observations que j'ai à faire seront en tout point conformes à la décision rendue au cours du présent débat. Eu égard aux décisions qui ont été rendues au cours des douze dernières heures que j'ai presque entièrement passées ici, je vous donne ma parole qu'en discutant la présente motion je m'abstiendrai autant qu'il me sera possible de l'emploi de certains mots. Je me plais à espérer que ma langue ne me fera pas commettre la sottise de prononcer les mots "contributions" ou "urgence", sachant qu'il n'est pas permis de s'en servir dans l'étude que le comité est à faire du projet de loi.

Voici deux semaines que le comité siège presque sans interruption, il n'y a eu de répit que dimanche dernier; la Chambre et ses divers comités n'ont pu vaquer à leurs autres travaux. A mon titre de représentant d'une circonscription de l'Ouest, je tiens à vous signaler, monsieur le président, me plaçant pour cela au point de vue de la population de cette partie-là du pays, une raison toute particulière que le comité aurait de lever sa séance et de mettre autre chose à l'étude. Je prétends tout d'abord, sans avoir pour cela à répéter aucun des arguments que l'on a déjà fait valoir à l'endroit de certain bill dont la Chambre a renvoyé l'examen à l'un de ses comités qui n'a pas tenu une seule séance depuis deux ou trois semaines—je veux parler du bill concernant la loi des banques —je prétends, dis-je, que la population de l'Ouest canadien est vraisemblablement...

M. le PRESIDENT: Je dois prévenir l'honorable député que ce point-là a été décidé ce matin. Il est interdit d'aborder ici la discussion de toute question renvoyée à un comité quelconque.

M. NEELY: Je ne sache point que cette décision interdise de prendre la parole sur quelque question actuellement soumise à la Chambre ou que celle-ci a mise à l'étude. Cette décision, à ce qu'il m'avait semblé, interdisait de faire porter le débat sur des choses susceptibles de se produire dans l'avenir.

M. le PRESIDENT: Sur tout ce qui est déjà soumis à un comité; sur tout ce qui a été renvoyé à quelque comité de la Chambre.

M. NEELY: Je tiens à dire qu'un autre président a déjà autorisé la discussion sur ce point-ci.

Des VOIX: A l'ordre!

M. NEELY: Ce n'est pas ainsi que j'avais compris la décision. J'ai commencé par dire que j'entendais me conformer au règlement de la Chambre et aux règles de la discussion.

Des VOIX: A l'ordre!

M. MACDONALD: Que l'honorable député nous dise quel est celui qui a décidé qu'on ne saurait parler de choses dont l'étude a été renvoyée à un comité quelconque. J'étais ici, je n'ai pas entendu prononcer de décision semblable, et hier encore je discutais cette question en pleine séance du comité.

M. le PRESIDENT: On a discuté à ce point de vue le budget supplémentaire dont l'examen a été renvoyé au comité des subsides.

M. CARVELL: Il s'agissait, si je ne me trompe, de la discussion des articles en particulier. Le représentant d'Humboldt (M. Neely) ne songe même pas à discuter les dispositions du bill relatif aux banques; il se borne à faire observer qu'on ne s'est pas occupé de ce bill depuis deux semaines, ce qui est très vrai. Comme il ne saurait discuter tel ou tel article du projet de loi, il se contente de constater un fait, à savoir que l'examen du bill concernant les banques est en retard.

M. NEELY: Mon honorable collègue de Carleton (M. Carvell) expose fort bien mon attitude. Je me borne à appeler l'attention sur l'état très urgent, très grave des choses qui prévaut en ce moment dans la partie du pays que je représente. La situation se trouverait sensiblement dégagée si la Chambre donnait force de loi au bill dont le comité des banques et du commerce est actuellement saisi.

Je n'ai aucune intention, je le répète, d'amener la discussion sur les articles ou les objets du bill; je tiens uniquement à faire observer que, vu l'abondance extraordinaire de la récolte de l'année dernière et l'impuissance des chemins de fer à voiturer cette récolte vers les débouchés il y a bien des années que l'Ouest s'est trouvé dans une situation aussi grave. Des centaines de cultivateurs ont dû, cette année, garder leur grain dans les granges, se trouvant dans l'impossibilité de s'en défaire parce que l'accumulation du trafic était telle que les chemins de fer n'ont pu transporter le produit de la récolte vers les ports de mer.

M. le PRESIDENT: Je tiens à prévenir l'honorable député que tant que je serai président j'entends m'efforcer de faire respecter le règlement. (Lisant):

Il n'est pas permis à aucun député, lorsqu'il est fait une motion semblable, de discuter un objet à l'ordre du jour, un avis de motion inscrit au Feuilleton ou une motion rayée pour cause d'ajournement par défaut de quorum, non plus que ce qui s'est passé au cours de quelque débat antérieur.

L'honorable député n'osera assurément pas prétendre que cette question du transport dans l'Ouest n'a pas été débattue au cours de quelque débat précédent.

M. NEELY: Je ne me rappelle pas, monsieur le président, qu'elle ait fait l'objet de quelque discussion.

M. le PRESIDENT: Je dois inviter l'honorable député à s'abstenir de discuter la question du transport.

M. NEELY: Monsieur le président, je serais bien aise de savoir. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. NEELY: Je dis que je serais bien aise de savoir quand cette question a fait l'objet d'une discussion.

Des VOIX: A l'ordre!

M. NEELY: Monsieur le président daignerait-il me dire sur quoi il fonde sa décision? Je tiens à ce qu'il me le dise.

Des VOIX: A l'ordre!

M. NEELY: Je crois que le règlement prescrit clairement que le président doit dire sur quoi il fonde sa décision.

M. le PRESIDENT: La question a été longuement débattue au cours de l'examen du bill concernant les banques. Le transport du grain de l'Ouest a déjà, si je ne me trompe, servi de thème à la discussion, et il y était fait allusion dans le discours d'ouverture de la session.

M. CARVELL: Cette discussion n'était pas prévue à l'ordre du jour. Ce n'est qu'incidemment que la question est venue sur le tapis, quand le débat portait sur quelque autre sujet.

Des VOIX: A l'ordre!

M. CARVELL: Les ministériels peuvent m'en croire, ils ne gagneront rien à tous ces rappels à l'ordre.

M. le PRESIDENT: L'honorable député adresse la parole sur le rappel au règlement.

M. CARVELL: Monsieur le président, je crois que la règle que vous avez citée pour prouver qu'un député doit s'abstenir de parler de choses sur lesquelles la discussion a déjà porté n'est applicable qu'aux motions qui ont déjà fait l'objet d'un débat. Qu'un député ait, au cours d'un débat, fait allusion à certaine chose pour faire voir qu'on devait s'abstenir de faire telle ou telle autre chose, cela ne saurait assurément empêcher un de ses collègues de revenir sur le même sujet. Si l'on avait débattu le pour ou le contre de la question et que celle-ci eût été mise aux voix, la décision de monsieur le président me paraîtrait bien motivée. Mais le cas qui nous occupe est bien différent.

M. le PRESIDENT: Je pris l'honorable député de s'abstenir de traiter ce point.

M. MACDONALD: La règle posée par Bourinot, citée par mon honorable ami et portant qu'il est interdit de revenir sur une motion ayant déjà fait l'objet d'un débat antérieur, signifie que la Chambre a dû, à quelque époque antérieure, examiner quelque résolution ou projet de loi dont le député se serait prévalu pour agiter la question à la Chambre, et au sujet desquels on a arrêté une décision.

Mon honorable ami fait observer qu'au cours de l'étude du bill relatif aux banques, quelque député a parlé de la situation de l'Ouest parce qu'il y a lieu d'en tenir compte dans la refonte de la loi des banques. Mais ce n'est pas à dire qu'elle a fait l'objet d'un débat à la Chambre. Elle ne le faisait pas lorsque, au début de la session, on la mentionnait en deux amendements à l'adresse en réponse au discours de Son Altesse Royale. L'objet du débat, c'était l'adresse et les amendements qu'on y proposait. C'est là le sens que Bourinot attribue à l'expression: " objet du débat ". D'après le principe posé par Bourinot, la Chambre doit s'abstenir de discuter ce qui a déjà fait l'objet d'une motion et au sujet de quoi on en est arrivé à une décision.

Si un député, en donnant une raison pour laquelle le comité devrait lever la séance, juge nécessaire de signaler un état de chose qui existe n'importe où au Canada et qui exige qu'on s'en occupe immédiatement, même si à une époque antérieure de la session, un autre député a traité ce sujet dans un autre débat sur une question différente, je soumets qu'il ne parle pas d'une motion qui a fait l'objet d'un débat antérieur.

M. le PRESIDENT: J'admets cela. La règle que je cite se trouve à la page 465 de l'ouvrage de Bourinot, et elle a trait à la " motion d'ajournement."

M. CARVELL: Ceci n'est pas une motion d'ajournement.

M. le PRESIDENT: Oui, en réalité—que le comité lève sa séance.

M. MACDONALD: Non, non; c'est tout différent.

M. le PRESIDENT: Cela revient au même. Si le comité lève la séance, ou si le président quitte le fauteuil, il y a certainement ajournement.

M. MACDONALD: Non, non.

M. le PRESIDENT: Mais la Chambre doit lever la séance si le président et l'Orateur quittent le fauteuil.

M. MACDONALD: Non, non; ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

M. le PRESIDENT: La citation que j'ai faite se trouve sous la rubrique " Motion d'ajournement " et elle dit:

Mais même cette pratique, qui peut donner lieu à des abus, a ses restrictions. Sur une motion semblable, il n'est pas permis à un député de discuter un article de l'ordre du jour, un avis de motion inscrit au Feuilleton, ni une motion qui a été rayée pour cause d'ajournement par défaut de quorum, ni ce qui s'est passé pendant un débat antérieur.

Or, je me rappelle que j'ai entendu à maintes reprises, au cours de la session, discuter cete question du transport et des besoins et des désirs de l'Ouest à cet égard.

M. MACDONALD: Le président veut rendre justice, je crois, mais ie désire lui faire observer ceci. Il a lu dans l'ouvrage de Bourinot ce qui peut se faire lors d'une motion d'ajournement, mais le règlement actuel de la Chambre et celui qui était en vigueur du temps de M. Bourinot sont entièrement différent. Actuellement, un député qui veut présenter une motion d'ajournement doit la soumettre au préalable à M. l'Orateur, avoir obtenu l'appui d'un certain nombre de ses collègues, et l'Orateur demande alors à la Chambre si elle veut entendre la motion. Une motion d'ajournement, qui a un sens technique spéciale dans la vie parlementaire diffère totalement d'une motion invitant le comité à lever la séance ou le président à quitter le fauteuil.

En consultant les divers auteurs, vous constaterez, monsieur le président, que la motion "que le président quitte le fauteuil" ou "que le comité lève la séance" est une motion régie par une procédure déterminée qui ne s'applique qu'à ces motions-là. Pour ces raisons, je crois que le président a fait erreur en citant l'auteur qu'il a cité et en appliquant cette règle à cette question-ci.

M. LEMIEUX: Au sujet de la question...

M. SHARPE (Ontario-nord): Le président ayant déjà décidé cette question, je soumets que la discussion n'est pas permise.

M. MACDONALD: Le président désire que la question soit discutée.

M. LEMIEUX: Depuis l'ouverture de la session, j'ai assisté tous les jours aux séances de la Chambre. A toutes les sessions, la question des transports occupe pendant un certain temps l'attention de la députation. Elle donne lieu à un débat auquel prennent part tous les représentants de l'Ouest. J'en appelle au témoignage de mes collègues et au vôtre, monsieur le président, lorsque je déclare qu'il n'y a pas eu de débat spécial sur ce sujet depuis l'ouverture de la session. Je puis pour cela me fier à mes souvenirs. Cette question n'a été discutée qu'incidemment et au sujet d'autres questions; mais la question des transports n'a pas été celle sur laquelle l'attention de la Chambre s'est concentrée. Par conséquent, l'honorable député a eu parfaitement raison d'affirmer ce qu'il affirmait tantôt.

M. le PRESIDENT.

M. SHARPE (Ontario-nord): Je désire appeler votre attention, monsieur le président, sur la page 22 du Feuilleton où se trouve une motion qui a donné lieu à la discussion de toute la question des transports dans l'Ouest.

M. LEMIEUX: Eh bien! lisez-là.

M. SHARPE: Je la signale à l'attention du président. L'article du Feuilleton est ainsi conçu:

Suite de la discussion de la motion de M. Devlin: Cette Chambre est d'avis qu'il est essentiel à l'indépendance du Canada que nous ayons dans les limites de notre pays, libre de tout contrôle autre que le nôtre propre, les moyens de transporter les produits d'une partie quelconque du Canada à toute autre partie du pays, et aussi que nous maintenions les routes canadiennes, par lesquelles les produits de toutes les provinces puissent atteindre les marchés mondiaux; et que, pour cette raison et d'autres raisons commerciales, il est nécessaire que le canal de la baie Georgienne soit construit immédiatement.

M. LEMIEUX: Cette motion a trait au canal de la baie Georgienne.

M. SHARPE: En tant qu'auxiliaire du transport par les voies ferrées.

M. CARVELL: Le député qui avait la parole parlait du commerce de banque et de la nécessité de prendre des mesures pour le transport des moissons.

M. HAZEN: Le bill des banques, l'honorable député ne l'a pas oublié, a été renvoyé à un comité de la Chambre, et cela étant, il ne saurait faire l'objet de la discussion.

M. CARVELL: Les détails de la loi, non; mais la nécessité de l'adopter promptement.

M. HAZEN: Chaque député qui, depuis huit heures, a discuté l'ajournement a fait ressortir qu'il est à désirer que l'étude du bill des banques se poursuive. Pas un seul député qui a pris la parole n'a manqué de se servir de cet argument auprès de la Chambre. Je sais que le représentant de Westmoreland s'en est servi, puis le député de Pictou et celui de Guysborough, et le représentant de Saint-Hyacinthe.

M. EMMERSON: Je vous demande pardon; je crois que vous faites erreur.

M. HAZEN: Je dois accepter la parole de mon honorable ami; mais le député de Guysborough s'en est servi, ainsi que tous ses collègues qui ont pris la parole.

M. OLIVER: Vous ne m'avez pas excepté.

M. HAZEN: Je n'ai jas mentionné le représentant d'Edmonton. Il sera temps pour lui de protester lorsque je parlerai de lui.

M. OLIVER: Le ministre a dit: "Tous les députés de l'autre côté de la Chambre".

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. HAZEN: Si l'honorable député veut me poser une question, je ne m'y oppose pas.

M. LAW: Je demande a user de mon privilège pour dire que l'assertion du ministre est inexacte. Il a déclaré que tous les députés de la gauche ont parlé de la loi des banques. Je n'en ai pas parlé.

M. HAZEN: Je dois avouer que je suis ici depuis huit heures et que je n'ai pas eu le plaisir d'entendre le représentant d'Yarmouth durant cet intervalle de temps, de sorte que son objection est bien fondée. J'étais sur le point de faire observer que je crois encore que le député de Humboldt enfreint le règlement, d'abord, parce que le projet de loi a été renvoyé au comité des banques et du commerce. Il enfreint aussi le paragraphe 2 de l'article 18 du règlement qui parle de "répétitions fastidieuses".

M. le PRESIDENT: J'ai ici la règle qui est ainsi conçue (page 534):

Une motion pour que le président quitte le fauteuil est toujours dans l'ordre et a le pas sur toute autre motion. Si cette motion (qui a le même effet qu'une motion d'ajournement de la Chambre)....

Je me guiderai sur cette règle jusqu'à ce qu'on m'en indique une meilleure. Or, voici la règle qui s'applique à la question de l'ajournement de la Chambre:

Sur une telle motion, il ne sera permis à aucun député de discuter un article de l'ordre du jour, ni un avis de motion inscrit au Feuilleton, ni une motion qui a été rayée pour cause d'ajournement par défaut de quorum, ni ce qui s'est passé lors d'un débat antérieur.

Ce sujet ayant été mentionné lors de débats antérieurs, je maintiens que l'honorable député ne peut pas persister à le traiter.

M. MACDONALD: Mon honorable ami nous dira-t-il sur quoi il appuie cette décision?

M. le PRESIDENT: A la page 565 de l'ouvrage de Bourinot, sous la rubrique "Motion d'ajournement", il est déclaré que "sur une motion semblable, il ne sera permis à aucun député de discuter un article de l'ordre du jour, ni un avis de motion inscrit au Feuilleton, ni une motion qui a été rayée pour cause d'ajournement par défaut de quorum, ni ce qui s'est passé lors d'un débat antérieur". L'auteur ajoute qu'une motion pour que le comité lève la séance équivaut à une motion d'ajournement de la Chambre, et en second lieu, que les règles applicables à une motion d'ajournement s'appliquent aussi à une motion demandant au comité de lever la séance.

M. PUGSLEY: La motion ne demande pas que le comité lève la séance, mais que vous quittiez le fauteuil.

M. NEELY: Relativement au point que vous venez de soulever, à mon avis...

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne doit pas discuter la décision du président.

M. NEELY: Je ne discute pas la décision du président et je ne me propose pas de le faire. J'ai l'entention de dire que, à mon avis, je n'enfreins pas la règle que vous avez posée tantôt pour me servir de guide et pour servir de guide aux autres membres du comité. Si je ne dois pas discuter rien de ce qui a été mentionné dans les débats antérieurs, presque tout ce qui concerne l'intérêt public sera exclu de la discussion sur la motion soumise à la Chambre. Presque tous les sujets, du taux de la natalité au taux de la mortalité, sont discutés au cours de chaque session du Parlement, et le sujet que je soumets au comité n'a pas fait l'objet d'un débat dans cette Chambre...

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. NEELY: Je prétends être dans les limites du règlement. Je ne veux rien faire qui ne soit absolument conforme à la règle que vous avez établie, monsieur le président, et c'est, je crois, ce que je fais. J'attirais l'attention sur le fait que pendant les longues séances de ce comité les gens de l'Ouest souffrent beaucoup par suite de la position financière dans laquelle ils se trouvent. Eloignés comme ils le sont des marchés du monde, le prix du transport est une affaire sérieuse pour eux.

M. le PRESIDENT: Je prie l'honorable membre d'abandonner la discussion de ces questions. Tant que je serai au fauteuil, j'exigerai de lui qu'il se conforme aux décisions du président.

M. NEELY: Je ne discute pas la question du transport ni celle de la loi des banques; je discute simplement un sujet du plus haut intérêt pour mes mandataires. Ce n'est pas mon intention, cependant, de débattre ce point là avec vous, monsieur le président. Je croyais qu'on pouvait faire venir sur le tapis les affaires urgentes à l'occasion de la proposition de lever la séance.

Il y a une autre question de la plus haute importance pour l'Ouest et indirectement pour tout le Canada, à laquelle, peut-être, je pourrais faire allusion. Par suite de la longue discussion dans laquelle nous sommes engagés, on n'a pu s'occuper encore des besoins financiers du Canada, bien que nous ayons consacré près de quatre mois aux affaires publiques. L'exercice financier expire le 31 mars et, à moins d'être votés de nouveau, les crédits affectés à l'année courante retombent dans le trésor.

Je crois que le Gouvernement a déjà signé les contrats pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson depuis le Pas jusqu'à Fort-Nelson et que les entrepreneurs ont déjà fait d'énormes dépenses en travaux préparatoires et autres et que le pays leur doit un montant considérable. Si l'on ne s'occupe pas de pourvoir à ce qui est nécessaire à la continuation des travaux et à rencontrer les obligations déjà encourues, il peut se produire des retards sérieux. Cela serait de la plus grande gravité pour l'Ouest. Cette affaire devrait recevoir le plus tôt possible l'attention de la Chambre. Je voudrais aussi attirer l'attention de la Chambre sur la nécessité de discuter une loi sur le remaniement de la carte électorale du Canada.

M. HAZEN: A l'ordre!

M. NEELY: Dois-je comprendre que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries vise un rappel au règlement?

M. le PRESIDENT: L'honorable membre admettra que la question de remaniement a été discutée au long à cette session.

M. HAZEN: Et la Chambre a été informée qu'il n'y aurait pas de bill de remaniement.

M. le PRESIDENT: La règle que j'ai établie s'applique au présent cas.

M. MACDONALD: Il n'y a pas eu de résolution sur cette question.

M. NEELY: Je voudrais savoir si la question a été discutée sous forme de motion ou simplement incidemment au cours d'un autre débat.

M. le PRESIDENT: Voici la règle qui gouverne ce cas:

Il ne sera permis à aucun député, sur une telle motion, de discuter un objet à l'ordre du jour, ou un avis de motion ou une motion inscrite au Feuilleton ou ce qui s'est passé lors d'un débat antérieur.

M. MIDDLEBRO: Une résolution a été proposée au cours de ce même débat, sous forme d'amendement et ayant pour objet la question du remaniement; elle est renvoyée par un vote de la Chambre.

M. CARVELL: La motion vous invitant à quitter le fauteuil a le même effet qu'une motion d'ajournement. Je désire attirer votre attention sur cela pendant un moment, car je vous sais trop bon avocat pour vous placer un seul instant dans une position insoutenable. Si vous consultez Bourinot à la page 524, vous trouverez ce qui suit:

Mais si un député désire faire renvoyer complètement une motion, il devra proposer—"que le président quitte le fauteuil".

La règle 77 de la Chambre dit:

Une motion pour "que le président quitte le fauteuil" sera toujours recevable et aura priorité sur toute autre motion. Si cette motion (dont les effets sont les mêmes que ceux d'une motion d'ajournement de la séance)...

Cela ne signifie pas que c'est la même chose; il est dit seulement que les effets en sont les mêmes. Je vais l'étudier et voir quels sont ces effets. Elle a la même conséquence, le même résultat. Voyons ce résultat:

Si cette motion (laquelle équivaut dans ses effets à une motion d'ajournement de la séance est résolue dans l'affirmative, le président quittera immédiatement le fauteuil et comme aucun rapport ne sera fait à la Chambre le bill ou l'affaire disparaissent du Feuilleton.

Elle a le même effet que si la séance est levée. La question doit disparaître pour la simple raison que le comité a décidé que le président doit quitter le fauteuil. Vous vous rappelez, monsieur le président, qu'avant que les règlements fussent modifiés, il y a trois ou quatre ans, c'était la coutume en cette Chambre, et je crois même que vous vous en êtes prévalu en plus d'une occasion, qu'un membre se levât, à l'appel de l'ordre du jour pour proposer l'ajournement de la Chambre afin de pourvoir dire, pratiquement, tout ce qu'il voulait dire. C'est à cette règle, page 465 de Bourinot, que vous avez fait allusion.

Bourinot continue et fait connaître les effets d'une motion d'ajournement et comment on s'en prévalait. Nous nous rappelons tous que des honorables députés se levaient, proposaient l'ajournement de la séance et en profitaient pour discuter toutes sortes de choses, quelquefois insignifiantes, concernant même leurs affaires personnelles, ou tout ce qu'ils croyaient pouvoir imaginer sous prétexte que cela intéressait leurs mandataires. A la suite de cet abus, on a modifié les règlements de la Chambre de façon à déterminer les cas spéciaux où il est permis de proposer l'ajournement de la séance. Ces règlements sont transcrits presque mot à mot des règlements de la chambre des communes anglaise. Les règlements concernant l'ajournement de la séance signalés par vous ne sont plus ceux de la Chambre des communes du Canada. La règle applicable dans le présent cas porte le n° 39 des règles du Parlement canadien. Vous constaterez que nous avons toute une série de nouveaux règlements concernant l'ajournement du débat. C'est pourquoi la règle que vous signalez et qui se trouve à la page 465 de Bourinot ne s'applique pas et n'a plus force et effet en cette Chambre. Elle a été remplacée par toute une série de règlements auxquels un député doit obéir en proposant l'ajournement de la séance. Cela ne peut se faire qu'à des heures rai-

sonnables et seulement après qu'une déclaration par écrit a été remise à l'Orateur, donnant les raisons pour lesquelles un député désire proposer l'ajournement de la séance. Si M. l'Orateur y voit objection, il demande aux députés qui appuient la motion de se lever de leur siége, et dans le cas où il y en a plus de vingt, M. l'Orateur donne la parole au député qui l'a demandée. Cela indique au député qu'il a la permission de commencer la discussion. Il y a maintenant une limite à ce qu'il peut ou ne peut pas faire. Le droit de proposer l'ajournement de la séance est sujet à des restrictions supplémentaires.

M. SHARPE (Ontario-nord): Règlement. De quoi parle l'honorable député maintenant?

M. CARVELL: Je fait remarquer au président qu'il a évidemment oublié que la loi qu'il a citée concernant l'ajournement de la séance est tombée en désuétude et a été détrônée par les règlements que nous avons passés il y a trois ou quatre ans. Je démontre au président que les présents règlements contiennent une procédure concernant ce qui peut être discuté sur une motion d'ajournement de la séance.

M. le PRESIDENT: Est-ce dans un but spécial?

M. CARVELL: Dans un but spécial et je fais remarquer que l'autre règle a été abandonnée. Toute l'affaire est, que lorsque vous avez lu les dispositions de l'ancienne règle au sujet d'une motion d'ajournement de la séance, telles qu'on les trouve à la page 465 de Bourinot, vous avez lu là quelque chose qui n'existe pas, quelque chose qui a été complètement mis de côté. De sorte que vous êtes dans l'obligation d'interpréter la règle que nous discutons actuellement absolument comme si ce que dit Bourinot à la page 465 n'existe pas et n'a jamais existé. Cela nous ramène à ce que nous voyons dans Bourinot. Je dois admettre que nous manquons d'une direction claire sur cette impotante question. La règle 15 nous dit ce qui suit:

Une motion "que l'Orateur quitte le fauteuil" est toujours dans l'ordre et a préséance sur toute autre motion.

Là, l'absence de toute limite ou de direction équivaudrait presque à dire qu'un député pourrait presque discuter ce qui lui plairait sur cette motion. Mais nous trouvons une autorité ailleurs. Nous avons ce que dit Bourinot aux pages 523 et 524 et je désire pour votre information, comme pour l'information de toute la Chambre lire tout ce que dit Bourinot à ce sujet:

Ce n'est pas régulier de proposer l'ajournement du débat sur une question, ou l'ajournement des séances du comité à une date ultérieur. . . .

Nous ne l'avons pas fait.

. . .mais certaines motions peuvent être faites qui ont le même effet.

Vous allez voir que lorsque vous ne pouvez faire une chose, vous pouvez en faire une autre qui produit le même effet:

S'il s'agit de remettre la discussion d'un bill ou d'une résolution, la motion peut se faire comme suit—"Que le président rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau" et si cette motion (qui équivaut dans ses effets à une motion d'ajournement du débat) est adoptée. le comité se lève immédiatement et le président fait rapport en conséquence. **L'Orateur dira alors—"Quand le comité pourra-t-il siéger de nouveau?"** On fixera alors le temps de la prochaine réunion du comité. Mais si une député veut faire renvoyer complètement une motion. . .

Vous allez voir que c'est là un privilège spécial accordé aux membres du comité et que ce ne sont que les limites fournies par les autorités qui nous gouvernent.

Mais si un député veut faire renvoyer entièrement une motion, il proposera—" Que le président quitte maintenant le fauteuil." La règle 77 de la Chambre des communes dit: Une motion " que le président quitte maintenant le fauteuil " est toujours dans l'ordre et a préséance sur toute autre motion.

C'est absolument la règle 15, telle que je la trouve dans nos règlements.

M. MIDDLEBRO: Sur quel point l'honorable député parle-t-il? Discute-t-il la question actuellement devant le fauteuil?

M. CARVELL: Oui, la question devant le fauteuil est de savoir si l'honorable député de Humboldt doit ou non être déclaré hors d'ordre lorsqu'il discute le point sur lequel il a attiré l'attention du comité.

M. MIDDLEBRO: Le président a déjà donné sa décision et je crois que l'honorable député cherche à la discuter.

M. CARVELL: Non, je crois que je traite le président avec courtoisie et qu'il sait l'apprécier.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Humboldt (M. Neely) était à discuter la question de la redistribution des sièges au Nord-Ouest quand j'ai attiré son attention sur le fait qu'il transgressait les règlements. C'est alors que l'honorable député de Carleton s'est levé pour en appeler aux règlements.

M. MIDDLEBRO: Le président a déclaré qu'il transgressait les règlements.

M. le PRESIDENT: Non, j'ai attiré son attention sur le fait qu'il transgressait.

M. CARVELL: Je ne transgresse pas les règlements, et je ne dirai rien que ce que le président admettra être nécessaire. J'en étais à rappeler les règles qui traitent des motions d'ajournement. Bourinot continue:

Si cette motion (dont les effets équivalent à ceux d'une motion d'ajournement de la séance est résolue dans l'affirmative, le président quittera immédiatement le fauteuil et aucun rapport ne sera fait à la Chambre; le bill ou la question disparaît du Feuilleton. Deux motions pour rapporter progrès ne peuvent se suivre immédiatement sur le même sujet; mais il faut des procédures intermédiaires. De sorte que si une motion pour rapporter progrès est renvoyée, un député peut proposer " que le président quitte le fauteuil."

Une autre procédure sera censée avoir eu lieu et on peut alors répéter la motion.

Si la dernière motion est adoptée, le travail du comité est terminé et le président ne peut faire aucun rapport à la Chambre.

C'est la conséquence de l'adoption de la motion.

Dans ce cas, cependant, l'ordre originaire de référence demeure, bien que la question renvoyée n'apparaisse pas au Feuilleton; et a Chambre a le droit de se former de nouveau, quand elle le voudra, en comité sur le même sujet.

Je crois qu'au parlement impérial, c'est par suite de cette règle que le Home Rule est temporairement sorti du comité, il y a deux mois. Vous pouvez voir facilement que vous ne pouvez pas retourner en arrière et appliquer les règles qui gouvernent les motions d'ajournement parce que ces règles ont été abandonnées. Vous ne pouvez appliquer la règle 39 concernant l'ajournement de la séance à la présente motion, parce que la règle 39 contient des choses qu'on ne pourrait appliquer à un cas comme celui-ci.

D'abord, parce qu'il y a un temps du jour spécifié pour soulever cette question et que nous sommes actuellement en comité et d'après cette règle, nous pouvons la soulever quand nous voulons. Il vous faut donner un avis par écrit à l'Orateur. Ici, vous ne pouvez procéder ainsi, parce qu'il n'est pas nécessaire de donner avis en comité. Vous pouvez voir qu'il ne sera pas possible de prétendre que la présente règle gouvernant l'ajournement de la séance ne peut s'appliquer à la motion "que le président quitte le fauteuil". Comme vous ne pouvez le faire, je ne puis que dire que la règle ne peut s'appliquer parce qu'elle a été abandonnée et nous ne pouvons que retourner à toutes les autorités qu'il nous est possible de trouver à ce sujet. Maintenant, monsieur le président, je vous ai communiqué toutes les autorités que nous avons, à moins que la coutume anglaise en possède d'autres. Mais je pense que Bourinot les couvrirait toutes. Je crois qu'après plus ample considération vous serez disposé à donner une autre décision, si l'occasion s'en présentait.

M. le PRESIDENT: Je me suis appuyé sur une clause que je trouve à la page 520 de Bourinot. Elle dit:

M. CARVELL.

Si cette motion (laquelle équivaut dans ses effets à une motion d'ajournement de la séance est résolue dans l'affirmative.

Je ne lirai pas la dernière partie, car elle est étrangère au point. Je comprends que Bourinot donne l'autorité qui fait loi, à savoir que cette motion que le comité se lève équivaut dans ses effets à une motion d'ajournement de la séance. Il les met absolument sur le même pied.

M. CARVELL: Quant au résultat.

M. le PRESIDENT: Si c'est le cas, elle doit être régie par les règles qui s'appliquent aux motions d'ajournement et ces dernières sont celles que j'ai lues et plusieurs autres règles empêchent la discussion d'un sujet qui a déjà été discuté. La question de redistribution a déjà été discutée. Alors, l'honorable député de Humboldt (M. Neely) ne peut discuter cette question qui l'a déjà été durant la présente session.

M. NEELY: Je suis désireux de me conformer à votre décision. Je ne veux entrer sur aucun terrain contre votre défense, alors même qu'à mon point de vue il y aurait le plus léger doute sur l'exactitude de votre opinion.

Bien que je n'aie dit qu'un mot ou deux sur ce point, je vais l'abandonner pour traiter d'autres sujets de grande importance et qui n'ont été discutés, du moins à ma connaissance, à aucune des séances de la Chambre, durant le présent Parlement, ou durant la présente session. Je ne sais s'il a été porté à votre connaissance que la législature de la Saskatchewan, à cause de la congestion toujours croissante dans les entrepôts à certaines saisons de l'année, chose importante pour les cultivateurs de l'Ouest, a entrepris durant sa présente session d'étudier la question de savoir comment venir à leur secours au moyen d'un système intérieur d'élévateurs, dans la province. Quelque membre du Gouvernement pourrait, je crois, m'éclairer car j'ai compris que les autorités provinciales ont l'intention de chercher à s'entendre avec le Gouvernement fédéral à ce sujet. Le ministère du Commerce (M. Foster) doit être au fait de cela et je regrette son absence de la Chambre. Le gouvernement de la Saskatchewan a, je crois, l'intention d'attirer l'attention du Gouvernement fédéral, sur cette question.

M. HAZEN: J'en appelle aux règlements. Mon honorable ami discute un sujet qui n'a rien à faire avec la motion, savoir: les relations entre le Gouvernement fédéral et le gouvernement de la Saskatchewan concernant les élévateurs.

M. PUGSLEY: La discussion se fait actuellement d'une façon reconnue pertinente, en effet un honorable député a le droit de demander au comité d'attirer l'attention du Parlement sur d'autres sujets publics

importants, au lieu de consacrer tout le temps du comité à une seule question.

M. HAZEN: Il a été décidé que bien que l'on puisse proposer que le comité se lève parce qu'il y a d'autres matières à traiter, les honorables députés n'ont pas le droit de discuter ces sujets dans leurs détails. Cela a été décidé deux ou trois fois.

M. MACDONALD: Afin de saisir le comité de choses pressantes un honorable député a le droit de démontrer en quoi il est urgent que le comité se lève. Si l'on se contente de se lever et de déclarer au président qu'il y a dans l'Ouest une question au sujet de laquelle le gouvernement de la Saskatchewan a écrit au Gouvernement du Dominion et de dire que l'on désire que le comité se lève pour la discuter—le comité comprendra immédiatement l'absurdité d'une telle proposition.

Tout honorable membre doit être en position de discuter une question qu'il prétend être urgente suffisamment pour démontrer qu'elle doit avoir préséance sur le sujet que l'on discute actuellement. Aucun des honorables députés qui ont eu la présidence, ce matin, n'a donné de décision contraire à cela. Il est clair que lorsqu'un honorable député parle d'une question qui n'est pas au Feuilleton, qui n'a pas fait le sujet d'un débat devant la Chambre, il a le droit de faire connaître qu'elle est cette question, car autrement il ne peut faire son argumentation.

M. HAZEN: Ce matin il a été décidé que le député de Guysboro n'était pas dans l'ordre lorsqu'il a voulu discuter la question des embranchements de l'Intercolonial.

M. MACDONALD: C'était différent, cette affaire étant déjà venue devant la Chambre.

M. HAZEN: Il a été décidé alors que, outre le fait que cette question était au Feuilleton, il n'était pas dans l'ordre qu'un député discutât les mérites d'un sujet qui pourrait être soumis au Parlement et que tout ce qu'un député peut faire c'est de dire qu'il y a des affaires importantes, les mentionnant, qui devraient être prises en considération et qu'en conséquence le comité devrait se lever, qu'une motion d'ajournement du comité devrait être adopté; mais qu'il ne lui est pas permis de discuter le pour et le contre. Je prétends que c'est là la décision du fauteuil ce matin.

M. MURPHY: Le cas cité par l'honorable ministre n'est pas identique à celui mentionné par l'honorable député de Pictou. Le cas auquel l'honorable ministre fait allusion n'a pas été décidé pour ces raisons. Mon souvenir est que la même chose a été reglée dans le cas de l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier), lorsqu'il a été décidé qu'il avait le droit de faire allusion à des questions, mais non de les discuter en détail.

M. MACDONALD: Dans le cas de l'honorable député de Saint-Hyacinthe l'honorable député de Hamilton (M. Barker) qui était au fauteuil a décidé qu'il pourrait référer à des questions au Feuilleton ou en en donnant un résumé.

La question soulevée par mon honorable ami de Humboldt ne figure pas sur le Feuilleton, et elle n'a aucunement été résolue.

M. SHARPE (Ontario-nord): Parlant sur la question de règlement, nous l'avons débattue pendant une semaine, et dans les dernières vingt-quatre heures . . .

M. MACDONALD: Nous ne l'avons pas débattue avant aujourd'hui.

M. SHARPE: . . . dans les dernières vingt-quatre heures, il y a eu de continuelles interruptions et un continuel mépris des décisions du président.

M. PUGSLEY: L'honorable député ne peut discuter le débat précédent.

M. SHARPE: Je fais observer que l'honorable député de Humbolt est hors d'ordre. Je prétends qu'au cours des dernières vingt-quatre heures on a ouvertement enfreint les règles de la Chambre, et je vous prie d'exercer l'autorité dont vous êtes investi et de maintenir l'ordre par l'application de la règle 14. Je vous ferai respectueusement et instamment observer, monsieur le président, qu'il vous incombe, aux termes de cette règle, de maintenir l'ordre, et que les honorables députés de la gauche transgressent continuellement les règles.

M. KNOWLES: Je désire parler sur la question de règlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. SHARPE: Je vous ferai respectueusement et instamment observer qu'il vous incombe de demander aux honorables députés d'interrompre leurs discours et de voter sur la motion soumise au président.

M. KNOWLES: Je vous demande de contraindre l'honorable député d'Ontario-nord de retirer la censure à laquelle il a soumis le président. L'honorable député a émis une observation qu'aucun membre ne devrait formuler, et il a fait une remontrance au président. Si les députés de ce côté doivent apprendre à respecter le président, les honorables députés ministériels le doivent aussi. Ma question de règlement porte que l'honorable membre a manifestement censuré le comité.

M. HAZEN: J'ai déjà soulevé une question de règlement que le président devrait résoudre.

M. le PRESIDENT: Le ministre de la Marine a soulevé une question de règlement

qui n'a pas été entendue. Je n'étais pas en Chambre, lorsque cette question a été débattue et résolue ce matin. J'ai décidé et je soutiendrai que, en ce qui concerne la redistribution et le transport, il ne peut y avoir de débat sur ces deux questions. Jusqu'ici, on a attiré mon attention sur ce qu'on a débattu dans la Chambre la question des élévateurs à grain. Je n'en ai aucun souvenir personnel. S'il a été décidé que les honorables députés peuvent simplement énoncer la cause de mécontentement et se borner à la simple énonciation des faits, je n'ai pas entendu cette décision, de sorte que je ne suis pas en état de décider si elle est équitable ou non à mon avis.

M. HAZEN: Je vous demanderai de décider la question, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: Je dois décider que, si cette question est une question de mécontentement dans l'Ouest, et n'a pas été précédemment discutée, et ne figure pas au Feuilleton, l'honorable député a, moyennant certaines restrictions, le droit de la mentionner. Mais il appartiendra au président de déterminer ces restrictions. Je ne déclare pas qu'il pourrait la débattre "ad infinitum".

M. KNOWLES: Je vous demanderais de rendre une décision sur la question de règlement que j'ai soulevée relativement à la pertinence des paroles de l'honorable député d'Ontario-nord.

M. le PRESIDENT: Quelles sont les paroles exactes?

M. KNOWLES: Il a énoncé qu'il réclamait du président, et qu'il incombait au président, de maintenir l'ordre dans cette Chambre. Je considère que c'est une censure du président. Cette Chambre en viendra à un état de désordre, si chaque membre peut se lever et adresser des remontrances au président. Au besoin, ce dernier maintient l'ordre, et si l'honorable membre a des critiques à formuler au sujet de la conduite des honorables députés qui sollicitent de temps à autre le président, qu'il se lève et le déclare. Je prétends qu'il a été fait une insinuation qui devrait être retirée.

M. le PRESIDENT: Je ne l'entends pas ainsi.

M. PUGSLEY: Il faut aussi considérer à un autre point de vue les observations de l'honorable député d'Ontario-nord.

M. SHARPE: L'honorable député parle-t-il sur la question de règlement?

M. PUGSLEY: Je m'adresse à l'honorable député d'Ontario-nord.

M. HAZEN: L'honorable député est lui-même hors d'ordre; il n'a pas le droit de s'adresser à l'honorable député d'Ontario-nord. Il devrait s'adresser au président.

M. KNOWLES: Et l'honorable ministre n'a pas le droit de lui adresser la parole.

M. PUGSLEY: Il est absolument irrégulier, à mon avis, pour l'honorable député d'Ontario-nord de déclarer que les honorables membres de ce côté se sont rendus coupables de la conduite dont il les accuse. Si les honorable membres de la gauche ont violé, ou sont même venus sur le point de violer une règle, ils n'ont pas été sans être avertis. Ils ont été contraints d'observer très strictement les règles, et ils ont jusqu'ici observé toutes les règles de la Chambre, ainsi que celles relatives au comité. Aucun membre n'est autorisé à porter une semblable accusation. L'honorable membre devrait, je crois, être prié de retirer ses remarques outrageantes. Aucune règle de la Chambre n'est plus évidente que celle qui déclare hors d'ordre un membre qui se sert d'un langage irrespectueux à l'égard d'un autre membre de cette Chambre. Il est aussi irrégulier et répréhensible, et cela mérite votre censure, qu'un honorable membre désigne un ou quatre-vingts députés et les accuse de conduite irrégulière. Si vous vous souvenez des paroles outrageantes prononcées par l'honorable député d'Ontario-nord, vous aurez soin, monsieur le président, de les lui faire retirer.

M. le PRESIDENT: Quelles étaient les paroles?

M. PUGSLEY: Qu'au cours des dernières vingt-quatre heures les membres de ce côté ont obstrué les affaires.

Quelques DEPUTES: Il n'a pas prononcé ces paroles.

M. PUGSLEY: Je ne me souviens pas exactement des paroles, mais elles étaient dans ce sens—qu'il y avait des interruptions inconvenantes, ou des paroles de cette nature. Cela ne contribue pas à la poursuite paisible des affaires de cette Chambre que des honorables députés fassent de semblables insinuations.

M. HAZEN: Je considère que mon honorable ami n'a aucun droit d'en appeler au président, en vue de faire retirer les paroles prononcées par un honorable député, à moins qu'il ne soit prêt à déterminer les paroles contestées.

M. le PRESIDENT: Je n'ai pas du tout entendu prononcer le mot "obstruction", et quant à l'observation qu'il incombait au président de maintenir l'ordre, je ne l'ai aucunement considérée comme une insinuation dirigée contre moi.

M. NEELY: Je suis heureux de reconnaître que je suis en état de soumettre à votre bienveillante considération au moins une

raison d'importance publique, motivant que ce comité lève la séance et l'attention que ce Parlement devrait prêter à cette très importante question. Je commençais seulement à esquisser, avant l'interruption du ministre de la Marine, la situation tendue qui existe au Canada et qu'on ne peut d'aucune manière y obvier pour de nombreuses années à venir, conformément aux vues du peuple de ce pays, à moins qu'il ne reçoive des subventions des gouvernements fédéral et provinciaux en vue de l'établissement d'une sorte d'élévateur intérieur pour l'époque où la congestion du grain est à sa phase la plus critique en automne.

M. MIDDLEBRO: L'honorable membre me permettra-t-il de lui poser une question? Discute-t-il ce point comme étant une question urgente d'importance publique?

M. NEELY: Oui.

M. MIDDLEBRO: Vous avez décidé que la motion, dont est actuellement saisi le président, est réellement une motion d'ajournement, et qu'elle comporte avec elle tous les incidents d'nue motion d'ajournement. En vertu de la règle 39, il faut demander dans la routine quotidienne des affaires l'autorisation de présenter une motion demandant l'ajournement de la séance. Sur une motion d'ajournement, on ne peut discuter aucune question déterminée d'importance publique urgente, à moins d'en avoir obtenu l'autorisation aux termes de la règle 39, et l'honorable membre n'a pas obtenu cette autorisation. C'est pourquoi, comme il a admis qu'il discutait une question déterminée d'importance publique urgente, il ne peut régulièrement le faire.

M. PUGSLEY: Ceci ne souffre certainement pas de discussion. Nous avons la règle 5, que l'honorable membre semble avoir entièrement oubliée, et dont voici les termes:

Une motion portant que le président quitte le fauteuil est toujours dans l'ordre et aura priorité sur toute autre question.

C'est une règle spéciale qui s'applique au comité. Nous savons que, à quelques rares exceptions désignées, les règles qui sont applicables, lorsque l'Orateur est au fauteuil, s'appliquent ordinairement aussi, lorsque la Chambre siège en comité; mais lorsqu'il existe une disposition spéciale concernant le comité général de la Chambre, elle doit s'appliquer. La règle 15 ne prévoit pas la demande d'autorisation du président, ainsi que l'a prétendu mon honorable ami; et elle énonce qu'une motion portant que le président quitte le fauteuil est toujours dans l'ordre, et qu'elle a priorité sur toute autre motion. Si je ne me trompe, monsieur le président, votre prédécesseur a décidé qu'une motion portant que le président quittât le fauteuil ressemble dans ses effets ou résultats à une motion d'ajournement de la séance. Je suis très certain que les différents présidents ont toujours été d'avis qu'il faut considérer la règle 5 en elle-même, et, comme elle ne prévoit aucunement l'autorisation du président, ainsi que dans le cas où l'Orateur est au fauteuil, il n'est pas nécessaire d'obtenir cette autorisation.

M. MIDDLEBRO: J'attire particulièrement votre attention sur le paragraphe 2 de la règle 39, qui est ainsi conçu:

L'autorisation de présenter une motion d'ajournement de la séance (lorsqu'elle est faite dans le but de discuter une question déterminée d'importance publique urgente) doit être demandée après la fin de la routine quotidienne ordinaire des affaires et avant que l'on commence les avis de motion ou les ordres du jour.

J'affirme donc que, bien qu'il soit considéré que la motion actuellement soumise au président, et portant que le président quitte le fauteuil, ne soit pas conçue dans les termes d'une motion d'ajournement, c'en est néanmoins une, et Bourinot en a ainsi décidé. Le président a jugé que toutes les règles applicables à une motion d'ajournement s'appliquent à la motion qui lui est présentement soumise.

M. BUREAU: Non.

M. MIDDLEBRO: Oui, il a décidé que vous ne pouviez faire certaines choses sur cette motion, parce que vous ne pouviez les faire sur une motion d'ajournement. J'affirme alors, vu que l'honorable député de Humboldt a admis qu'il discutait une question d'importance publique urgente, qu'il ne peut le faire sur la présente motion.

M. le PRESIDENT: Je ne puis convenir que le point de l'honorable député de Greynord soit bien fondé. Il y a deux sortes de motions d'ajournement, la motion générale et celle pour une fin spéciale. J'ai décidé suivant l'assertion de l'honorable député au sujet de la motion d'ajournement, mais je ne crois pas que cela tombe sous le coup de la règle 2.

M. NEELY: Si l'on me permet maintenant de continuer pendant quelques instants, je vous assure que ce n'était pas mon intention, en discutant devant vous cette question d'urgence, de prendre un temps considérable. Mais je ferai observer que les fréquentes interruptions, malgré votre décision, monsieur le président, prolongent nécessairement mes observations. Je sais que le gouvernement de la Saskatchewan a l'intention de soumettre à cette Chambre la question d'urgence, s'il ne l'a pas déjà fait. Si le ministre du Commerce (M. Foster)

était présent, je suis sûr qu'il m'apprendrait volontiers si ces représentations ont été faites ou non. J'espère que, si le gouvernement a reçu cette communication, il se rendra compte de son importance pour les gens de l'Ouest, dont beaucoup ne possèdent pas des installations d'emmagasinage suffisantes, et qu'on ne peut s'attendre à ce qu'ils les établissent dans les premières années de leur existence. J'ai confiance que le gouvernement actuel s'entendra avec les gouvernements de la province de la Saskatchewan et les autres provinces du Nord-Ouest,—qui feront sans doute ces représentations, si elles ne les ont pas déjà faites, —et résoudra cette question de la meilleure manière possible. Ce Parlement a presque continuellement été occupé par une seule mesure. C'est une mesure de grande importance pour le Canada et l'Empire; mais il existe d'autres questions que j'ai très brièvement indiquées et qui devraient, je crois, être étudiées. A cette fin, on pourrait suspendre pour quelque temps la mesure qui fait l'objet du présent débat. J'espère maintenant qu'aucun membre du comité ne soulèvera de question de règlement, lorsque j'apporterai une autre raison à l'appui de la motion portant que vous quittiez le fauteuil. Car, même si d'autres honorables députés ont parlé de la question que je suis sur le point de débattre, je crois qu'il faudrait l'étudier plus attentivement. Chaque membre du comité devrait être au fait que les conditions de cette Chambre, après la séance prolongée que nous avons tenue, sont absolument préjudiciables à la santé de chaque membre qui y siège. C'est un sujet sur lequel je pourrais prétendre parler avec quelque autorité, car je l'ai quelque peu étudié. La vie d'un membre du Parlement à Ottawa, même dans ses meilleures conditions, n'est pas très enviable.

Je vous ferai observer que les membres qui remplissent leurs devoirs avec diligence et qui sont actuellement à leurs places dans les comités et dans la Chambre de dix heures du matin jusqu'à onze heures du soir ou minuit se fatiguent plus que ne le demandent leurs commettants. Je ne sache pas qu'il y ait eu précédemment de débats continus de la nature de ceux que font certains honorables membres présents, mais je ne crois pas me tromper en alléguant que l'état actuel des affaires est sans précédent dans ce Parlement. Nous avons siégé dans cette Chambre presque sans désemparer pendant deux pleines semaines, vingt-quatre heures par jour, moins les deux heures accordées le soir pour que les membres puissent prendre un peu d'exercices et respirer un peu d'air pur, pour ne pas dire manger quelque chose. C'est une vieille maxime "que la conservation de soi-même est la première loi de la nature". Et, bien que nous soyons dans cette Chambre dans le but de nous occuper des affaires publiques, c'est le devoir du Gouvernement d'adopter les mesures qui, autant que possible, assureront des conditions hygiéniques pour exécuter ces travaux. Les honorables membres conviendront avec moi que, même à son mieux, cet édifice, construit il y a tant d'années—et qui, je crois, lors de sa construction, était supposé être le comble de la perfection—est très loin d'être satisfaisant au point de vue de l'hygiène et de la ventilation. Quiconque entre dans cet édifice doit constater le changement de l'état atmosphérique avec celui de l'extérieur. Je considère que, en restant dix heures à siéger ici, chaque membre met en danger sa santé, ce que ses électeurs ne veulent pas de lui. Nos commettants s'attendent à ce que nous nous occupions de leurs affaires, mais ils espèrent aussi que nous aurons soin de notre santé. Eh bien, quelles doivent être les conditions dans cette Chambre? Je ne désire point les discuter au point de vue technique, bien que je puisse le faire. Je ne désire pas parler des billions de microbes qui flottent dans l'air.

M. PELLETIER: Je soulève une question de règlement. Le président a deux fois décidé que les conditions hygiéniques de cette Chambre et la santé des membres avait été débattue assez à fond, et que le débat à ce sujet devait prendre fin.

M. MACLEAN (Halifax): Décidé, comment?—au moyen d'une décision ou d'un appel?

M. PELLETIER: Non, par le président. Presque tous les honorables membres ont pris part à ce débat. L'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) a commencé à parler sur ce point et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) a soulevé une question de règlement. L'honorable député de Saint-Hyacinthe a fait observer qu'il s'en remettait à la décision du président, et ce dernier a décidé que la question avait été débattue assez à fond.

M. BELAND: Mon honorable ami n'alléguera certainement pas que ces arguments, présentés avec tant de vigueur et d'éloquence par mon honorable ami de Humboldt, ont déjà été apportés, soit aujourd'hui soit un jour précédent.

M. GRAHAM: Oui.

M. BELAND: Il a été fait une légère allusion aux conditions sanitaires de la Chambre. Mais elles sont actuellement exposées sous un plus grand jour. Et je considère qu'il n'y a pas un honorable membre de la Chambre qui ne manifeste plus les effets de ces conditions que le ministre des Postes lui-même. Si cet état se prolonge encore de quelques heures, il sera dans une grave condition—et je parle en qualité de médecin.

M. PELLETIER: Je remercie mon honorable ami du généreux conseil qu'il me donne, mais nous avons l'habitude de ne pas accepter trop de conseils, même de la part de médecins de l'autre côté, et je crois qu'ils seront en état de résister plus longtemps.

M. BELAND: "Timeo Danaos et dona ferentes."

M. PELLETIER: Oui, c'est exprimer le tout en un mot. Mon honorable ami de la Beauce affirme que l'honorable député de Humboldt discute cette question sous un plus grand jour. Je reconnais que l'honorable député est un brillant orateur, et qu'il peut parler avec talent sur cette question. Mais le point ne porte pas sur la manière plus ou moins éloquente dont cette question est débattue, mais il porte que l'argument a été maintes fois employé auparavant.

M. PUGSLEY: Il y a une énorme différence, si un membre fait une simple allusion incidente à un sujet de cette espèce, ou si la question est débattue par un médecin et un expert hygiéniste, qui est à même de nous dire ce qu'il faudrait faire pour améliorer les conditions.

M. BLAIN: Pourrais-je poser une question?

M. PUGSLEY: Pas en ce moment. L'honorable député pourra prononcer un discours en temps voulu, et nous serons bien aises de voir jaillir ses flots d'éloquence endigués. J'affirme que le point débattu par l'honorable député de Humboldt est une question très sérieuse. J'ai fréquenté ce Parlement, non pas très longtemps en qualité de membre, mais pendant de très nombreuses années à titre de spectateur, et j'ai constaté que beaucoup d'hommes fortement constitués sont entrés dans ce Parlement dans le meilleur état de santé, et que, par suite de l'air vicié qu'ils ont respiré dans cette Chambre, ils ont succombé au service de leur pays.

M. le PRESIDENT (M. Nickle): L'honorable député doit s'en tenir à la question de règlement.

M. PUGSLEY: J'y arrive.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. PUGSLEY: Les honorable députés de la droite peuvent rire. Ils sont bien servis, ils peuvent sortir et aller prendre leur sommeil. . .

M. le PRESIDENT: J'exige que l'honorable député se borne à la question de règlement et se dispense de discuter les mérites de la question.

M. PUGSLEY: Je crois saisir votre pensée, et j'essaierai de vous obéir. En qualité de membre de cette Chambre, je n'ai aucunement entendu débattre la question, et je désire faire observer que, si elle a été débattue, très peu de membres ont pris part à ce débat. Vous ne l'avez pas entendu discuter, monsieur le président. Et il vous faut décider si l'honorable membre de Humboldt s'est rendu coupable de " répétition fastidieuse "—non pas seulement une répétition, mais ce qui, à votre avis, est une répétition fastidieuse; ni ce qui pourrait paraître fastidieux à l'honorable ministre des Postes, car il pourrait ne pas désirer entendre de toute manière débattre une question que vous pourriez juger être un intéressant sujet de discussion. Je prétends que l'honorable ministre des Postes traite la question avec trop de légèreté.

M. PELLETIER: Avec aucune légèreté. La question a été résolue ce matin.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. PUGSLEY: Je n'ai pas entendu la décision.

M. PELLETIER: La question a été décidée à ma demande pendant le discours de l'honorable député de Saint-Hyacinthe.

M. PUGSLEY: Aucun des honorables membres de ce côté ne semblent l'avoir entendue.

M. BLAIN: Pendant que j'écoutais, ce matin, le député d'Halifax (M. Maclean) a présenté la même question.

Quelques DEPUTES: Non.

M. BLAIN: Il a commencé de discuter l'alimentation d'eau et l'atmosphère en même temps. . .

M. MACLEAN (Halifax): Non, j'ai énoncé que j'avais l'intention de discuter les conditions atmosphériques dans la Chambre, mais je n'ai pas encore débattu ce point. Toutefois, j'ai l'intention de le faire aussitôt que possible.

M. BLAIN: L'honorable député en a fait mention.

M. BUREAU: Devons-nous entendre que, lorsqu'il est mentionné un sujet dans le cours d'un débat, cela empêche tout autre membre de le mentionner? L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) a débattu la question de l'alimentation d'eau, et il a énoncé qu'il effleurerait les conditions de la ventilation dans la Chambre. Et maintenant, parce que ce sujet a été mentionné, on prétend, au détriment de l'honorable député de Humboldt, qu'il ne se servira pas de cet argument. Je crois que nous devrions nettement élucider ce sujet. Nous avons entendu soulever la question de règlement ce matin, parce qu'un honorable membre avait employé le mot "urgence", et il a été allégué qu'il avait déjà été débattu. Cette question de la ventilation de cette Chambre est très

importante. Nous ne sommes pas les seuls intéressés, mais nos familles sont intéressées. Je sais que, pour ma part, j'ai souffert de ces conditions. Il faudrait étudier à fond la question. Je désirerais aussi voir régler l'autre question—si le fait qu'un membre mentionne un sujet en rend impossible la mention par un autre membre.

M. MACLEAN (Halifax): Il m'est absolument manifeste que la ventilation de cette Chambre n'a pas encore fait l'objet d'un débat, et vous avez, je crois, soutenu ce point . . .

Quelques hon. DEPUTES: Non, le président n'a pas rendu de décision.

M. PELLETIER: J'ai moi-même soulevé la question. Je n'entends pas impliquer que les honorables députés ne disent pas la vérité; il se pourrait qu'ils n'eussent pas été dans la Chambre.

M. BELAND: L'honorable ministre des Postes soulève-t-il la question de règlement que ce sujet ne se rattache pas à la motion, dont est saisi le comité, la motion demandant que le comité ajourne? L'honorable député croit-il que ce ne serait pas une question pertinente à débattre?

M. PELLETIER: Je répondrai très franchement. Je crois que ce sujet a été suffisamment débattu, même si c'est un sujet de discussion approprié. Je n'allègue pas que les honorables députés ont l'intention de retarder les affaires de la Chambre, car ce serait imputer des motifs, et cela serait hors d'ordre. Mais le résultat est de retarder les affaires de la Chambre.

M. NEELY: Parlant sur la question de règlement, je suis en absolu désaccord avec l'honorable ministre des Postes. Au cours des dernières vingt-quatre heures, j'ai été présent pendant un bien plus grand nombre d'heures qu'il ne l'a été. J'ai entendu toutes les observations formulées sur le sujet que je tâche d'élucider d'une manière partique, et j'estime que, loin d'avoir été trop débattu, le sujet ne l'a pas été assez. Je considère que si ce sujet de l'analyse et de l'épreuve de cette atmosphère était soumis à un comité de médecins experts, ce dernier déciderait que cette Chambre n'est pas un endroit convenable, où des êtres humains peuvent rester pendant autant d'heures que l'ont fait les membres de ce comité. Le fait même que nous sommes pendant si longtemps demeurés ici, prouve par lui-même l'importance de mon assertion. Je vous soumets la question, monsieur le président, si l'honorable ministre des Postes désire insister sur cette question de règlement.

M. le PRESIDENT: Comme la nécessité de dormir m'a privé de l'occasion de siéger constamment dans le comité durant les quarante dernières heures, je ne suis pas en état de décider si l'honorable ministre des Postes ou l'honorable député de Humboldt a raison. Si les Débats, l'organe officiel de la Chambre, prouvent que l'honorable ministre des Postes a raison, et qu'il a été décidé que la question est hors d'ordre, je serai prêt à accepter cette décision. Mais j'attirerais l'attention de l'honorable député de Humboldt sur ce qu'il a discuté le sujet d'une manière si détaillée, qu'il menace de se répéter et d'enfreindre le règlement.

M. NEELY: Monsieur le président, je dois absolument différer d'opinion avec vous à ce sujet.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Humboldt et tous les autres honorables membres de la Chambre doivent accepter sans discussion la décision du président, lorsqu'elle a été rendue.

M. NEELY: Je respecte la décision du président, mais je n'ai pas quitté des yeux les aiguilles de l'horloge qui orne l'extrémité de la Chambre, et n'eussent été les interruptions des honorables députés de l'autre côté, j'aurais déjà terminé mes observations. Je suis certain que je n'ai pas parlé vingt minutes de l'horloge depuis le commencement de tout le présent débat.

M. le PRESIDENT: Je ne sache pas que le président ait exprimé une opinion que la longueur du discours ait déterminé sa pertinence; il s'agit de la règle qui régit. Je déclare simplement que l'honorable député a discuté le sujet avec une telle profusion de détails, que ses observations menacent d'être considérées comme une répétition fastidieuse.

M. NEELY: Je suis pénétré de l'importance de ce sujet. Il n'y a pas de doute que tout l'air que nous respirons—et tout l'air que nous avons respiré dans cette Chambre durant les deux dernières semaines, est un air empoisonné et nuisible à la constitution de chaque membre de la Chambre.

M. MACDONALD: A l'appui de cette assertion, monsieur le président, je ferai remarquer l'état comateux du ministre de la Milice et de la Défense. Si ces délibérations se poursuivent, nous pourrons peut-être perdre un des plus vaillants soldats que l'empire ait jamais possédés.

M. HUGHES: Je m'amuse superbement.

M. NEELY: Il y a certaines règles auxquelles tout homme doit obéir, s'il désire continuer à rester en bonne santé; il doit manger régulièrement, dormir un certain nombre d'heures aussi régulièrement que possible; il doit respirer de l'air pur et il doit faire des exercices. Je considère que, durant les deux dernières semaines, nous avons vécu dans cette Chambre dans des conditions qui ont rendu impossible à tout membre d'obéir à toute loi d'hygiène ou d'existence convenable.

M. BEATTIE: Absurde.

M. NEELY: L'honorable monsieur a-t-il dit "absurde".

M. BEATTIE: Oui, si l'atmosphère de cette Chambre est viciée, il faut l'attribuer à l'attitude de l'honorable député et de ses amis.

M. PUGSLEY: Je crois que l'honorable député de London doit retirer cette épithète. Vous pouvez facilement juger, monsieur le président, combien les aménités du débat seraient troublées, si des honorables députés de la droite pouvaient appliquer un langage de cette nature aux observations des honorables députés de ce côté-ci.

M. BEATTIE: Si l'observation n'est pas parlementaire, je la retire.

M. le PRESIDENT: Je suis porté à croire que l'expression est plutôt d'une nature peu parlementaire.

M. NEELY: Je croyais que l'honorable député, en ajoutant une syllabe, appliquait peut-être le terme à l'atmosphère de cette Chambre. J'estime, monsieur le président, que si vous quittez le fauteuil, et que si le Gouvernement assume de résoudre cette question de l'état sanitaire de la Chambre, il ne devrait être arrêté par aucune considération pécuniaire dans les remaniements de l'édifice à opérer, en vue de rendre la Chambre absolument moderne et pourvue des derniers perfectionnements au point de vue hygiénique. Je n'aurais pas cru possible que l'état de choses que j'ai indiqué eût existé dans un corps délibérant sous l'empire des institutions britanniques. Dans les douze dernières heures, il a surgi une très importante raison motivant votre départ du fauteuil. Elle a surgi sur une question de règlement, que je ne discute pas, soulevée par le premier ministre, et portant que le présent débat, qui s'est sans interruption poursuivi dans cette Chambre pendant plus de 220 heures, était absolument et entièrement hors d'ordre. Les membres du comité savent bien que les honorables membres de ce côté ont pris une part considérable à ce débat. Toutefois, le premier ministre et d'autres honorables députés de la droite y ont pris une part plus ou moins grande. Le présent Gouvernement est responsable de la procédure de la Chambre et des comités de la Chambre. Nous sommes dans cette situation remarquable que, durant deux semaines entières, vingt-quatre heures par jour; le premier ministre a permis à ce comité de siéger et de discuter les amendements apportés à un certain article du présent projet de loi, et, qu'à l'expiration de ces deux semaines, il soulève une question de règlement portant que tout le présent débat a été absolument hors d'ordre. J'affirme, monsieur le président, que vous devriez quitter le fauteuil pour cette seule fin spécifique, savoir: que les membres de ce Gouvernement aient l'occasion d'étudier la procédure régulière à suivre dans cette Chambre.

Aucun autre député n'a discuté cette question, et je suis certain que vous la considérerez comme une raison très urgente motivant le comité de suspendre sa séance. Nous saurions par conséquent, dans la poursuite des autres affaires dont sont saisis ce comité et le Parlement du Canada, si le Gouvernement est en état ou non de diriger les affaires de cette Chambre, de manière à ne pas siéger ici nuit et jour à débattre une question, pour ensuite, après une couple de semaines, juger que tout le débat a été absolument hors d'ordre.

Sur la question de la répétition, je considère que ce point a été soulevé contre moi et contre d'autres honorables députés. Lorsqu'il a été décidé que le débat était hors d'ordre, je prétends que les arguments apportés par des honorables députés des deux côtés de la Chambre étaient des arguments qui n'avaient jamais été consignés. Si chacun de ces arguments a été réitéré dans cette Chambre après la décision du président, confirmée par la Chambre, j'affirme qu'aucun membre ne pourrait être accusé de répétition.

J'estime, monsieur le président, que vous devriez quitter le fauteuil, afin de fournir aux honorables membres l'occasion de se réunir et de reviser les règles relatives au débat. En ce qui concerne l'interprétation des règles, une grande divergence d'opinion a régné des deux côtés de la Chambre. Il faudrait modifier tout le système des règles du débat, ou toute autorité constitutionnelle qui permet à un Gouvernement, parce qu'il a la majorité des membres du Parlement à son appui, de contraindre un Parlement à siéger sans interruption, comme l'a fait ce comité. Nous vivons dans un pays civilisé. Nous vivons sous un drapeau qui est l'emblème de la liberté et de la justice. Un corps délibérant d'un pays civilisé ne devrait pas avoir le pouvoir de contraindre ses membres à subir la tension, la perte de sommeil, qu'on a obligé ce comité à subir durant les deux dernières semaines.

Si je ne me trompe, la décision du président porte que tout ce qui regarde le projet que le comité est à étudier, ne se rattachait pas à la question. Pour ce motif, je m'abstiendrai d'émettre les observations que j'aurais autrement formulées. Néanmoins, nous prétendons ne pas avoir obtenu les renseignements détaillés et précis auxquels nous avions droit, afin de débattre cette question d'une manière intelligente. En considération de tous ces motifs, j'ai l'intention d'appuyer la motion portant que vous devriez quitter le fauteuil.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur le président, lorsque certains honorables membres semblaient contester la portée de la motion que vous devriez maintenant quitter le fauteuil, j'abondais déja dans le sens de votre prédécesseur, qu'une motion a cet effet équivalait dans sa portée à une motion d'ajournement du comité. Je sais que Bourinot confirme la justesse de cette opinion. Je fais valoir des raisons, que je crois tout à fait pertinentes, pour lesquelles vous devriez quitter le fauteuil, ou, en d'autres termes, motivant l'ajournement pour aujourd'hui. Il ne passe pas de beaucoup minuit, et comme nous devons de toute manière ajourner à minuit, nous n'éprouverions pas une grande perte de temps et nous en bénéficierions grandement. Je crois que la motion, présentée au milieu de samedi, au lieu de l'ajournement automatique à minuit, est très juste, et le ministère devrait sérieusement la considérer. Elle devrait être digne d'être prise en considération, car c'est une mesure qui empêchera le retour possible des événements qui se sont produits samedi soir dernier.

Nous avons récemment entendu formuler de nombreuses observations au sujet de la dignité du Parlement, et nous sommes tous d'accord, si je ne me trompe, que les incidents qui se sont produits à minuit samedi dernier n'étaient pas conformes à la dignité du Parlement. A ce seul point de vue, nous devrions considérer la proposition portant que vous quittiez le fauteuil. Il y a danger que, dans l'intervalle, les assiégés de la forteresse investie ne fassent une vigoureuse irruption sur le reste des munitions, et, dans ce cas, nous pourrions voir se produire des incidents de la nature du tir de torpilles. J'ai fait observer, il y a quelques minutes, qu'un honorable député de la droite s'est servi d'un livre, qui était premièrement destiné à l'instruction de l'esprit, comme d'un projectile, et qu'il l'a lancé avec beaucoup de force et de vigueur dans le voisinage de quelques-uns de ses amis de ce côté. Eh bien, je crains que vers minuit ces projectiles ne commencent à traverser la Chambre, et, pour éviter toute possibilité de ce désordre, nous pourrions sacrifier les quelques heures qui s'écouleront entre ce moment et minuit.

Je voudrais aussi apporter une autre raison, que voici. Je l'exprimerai dans une phrase, car je sais que les règles sont très strictes au sujet du projet de loi; mais je ne crois pas violer les règles de l'ordre, en affirmant que cette séance ininterrompue, qui constitue un record de ce Parlement, est disproportionnée à l'importance du sujet que nous débattons. Nous attachons à ce sujet une importance absolument disproportionnée, apparemment, à celle qu'on y attache en Grande-Bretagne; car, d'après nos derniers renseignements, le sujet a passé des mains du très honorable Winston Churchill dans celles des fonctionnaires permanents de l'amirauté. J'estime en général que le retardement des affaires du Canada est d'une importance plus vitale pour les intérêts du Canada, qu'un délai de quelques heures ou de quelques jours dans le débat d'une mesure impériale ne le serait à l'empire. Je sais que les ministres accèderont à ma demande d'ajournement, lorsqu'ils constateront la forme très modérée sous laquelle je la présente, et les forts arguments à son appui. Le ministre de l'Agriculture attache beaucoup d'importance aux questions agricoles, et ce ministre est entièrement convaincu de l'importance de faire adopter ses mesures.

Sans m'exposer à être fastidieux, je désire aborder certains autres aspects de la question d'hygiène, que l'honorable député de Humboldt (M. Neely) a débattue aussi à fond. Je voudrais faire valoir auprès des ministres, sur qui repose la responsabilité de gouverner ce vaste Dominion—et je suis certain, à en juger par leur apparence, qu'ils souffrent—l'opportunité d'ajourner, même au point de vue de leur propre santé. En tenant compte des conditions dans lesquelles nous tourbillonnons, je désire faire observer que nous courons en tout temps le risque d'éprouver un ébranlement cérébral dans cette Chambre. Nous venons d'en avoir une preuve, lorsque l'honorable député de London (M. Beattie) qui est la courtoisie même, un esprit très bienfaisant, et qui ne pourrait intentionnellement manquer de politesse envers qui que ce soit, a employé une expression très peu parlementaire. Je sais que c'est le résultat de la condition physique dans laquelle il se trouve. Quiconque a étudié la physiologie se l'expliquera facilement.

Les cellules grises du cerveau sont les instruments dont l'intelligence se sert, et les cellules grises du cerveau afin de fonctionner ainsi qu'il le faut, ont besoin qu'une certaine quantité d'oxigène pénètre dans les poumons et dans le sang. Je désire porter l'alarme chez les ministres, si je le puis, à l'heure actuelle s'ils n'absorbent dans leurs poumons la quantité voulue d'oxigène leur sang devient impur, du sang impur coule dans leur cerveau et il en résulte qu'ils ne savent pas s'il faut faire une élection, s'il faut adopter la clôture ou s'il faut retirer la mesure. Je n'ai jamais de ma vie vu un groupe de personnes qui aient autant de ressemblance avec Micawber. Sur la question du bill ce sont tous au moment actuel des Micawber qui attendent que quelque chose se produise. Il s'est produit quelque chose, cette motion que le comité s'ajourne, laquelle si elle est agréée va éloigner le danger de l'explosion de torpilles, et donner

le temps qu'il faut pour la considération des affaires qui intéressent le Canada.

J'aimerais de plus à imprégner à la Chambre la preuve intrinsèque que les ministres ne sont pas en état de conduire les affaires du pays à l'heure actuelle. Prenez, par exemple, le ministre des Travaux publics (M. Rogers), qui n'est pas à son siège. Personnellement, c'est un de mes grands amis —je ne le rencontre jamais en particulier sans badiner avec lui—il est excessivement jovial. Mais comme preuve de ma prétention qu'il est en danger d'une tempête cérébrale, et qu'il n'est pas dans la condition physique où il devrait être, j'aimerais à citer ce qui suit d'un discours qu'il a prononcé tel qu'il est rapporté dans un journal du matin. Il a dit:

> Ce qui est vrai c'est que le Gouvernement, en pressant cette mesure, se trouve en butte avec tous les Canadiens loyaux et avec tous les loyaux sujets de l'empire.

Or, je ne crois pas que mon honorable ami ait sérieusement considéré la portée de ce qu'il a dit. Il se met prétendument à la tête et au commandement de tous les loyaux sujets de l'empire britannique. Je soumets que si l'on envisage la chose au point de vue personnel, c'est l'assertion d'une idée que le ministre ne professe pas du tout quand il est dans son état normal. Je suis certain qu'il est beaucoup plus humble et plus modeste que ne semble l'indiquer l'expression d'une opinion de ce genre. Comment, d'après cette phrase du ministre, la preuve de la loyauté d'un homme c'est qu'il a la même croyance que le ministre. Cela exclut toute la population de l'Australie de toute profession de ces sentiments de loyauté que nous professons à l'égard du drapeau de l'empire. Cela exclut toute ordonnance politique de mon honorable ami et tous ceux qui ne sont pas d'accord avec les opinions politiques de l'honorable ministre.

M. MEIGHEN: Je me lève sur une question de règlement. Il n'est pas permis d'après les règles de la Chambre de se reporter à un débat antérieur. L'honorable député se reporte à une déclaration du ministre des Travaux publics faite dans un débat antérieur sur la motion pour adoption de l'article 2. Hier soir, il a été décidé que ceci est contraire aux règles de la Chambre et n'est pas dans l'ordre. Je soulève la question de règlement pour une autre raison. Il peut avoir été décidé qu'il est permis aux honorables députés de parler de la condition sanitaire de la Chambre sans une motion pour ajournement, mais je prétends, par déférence pour le sens commun, que l'honorable député va trop au large.

M. CLARK: J'ai fini ce que j'avais à dire. Je ne suis pas très désireux de voir soulevée une question de règlement contre moi, et je n'irai pas plus loin.

M. MEIGHEN: Si l'honorable député admet le point, je suis tout à fait satisfait.

M. CLARK: Je n'admets pas que j'ai tort. Je ne crois pas que mon honorable ami ait besoin de m'humilier. Il vient de suggérer qu'en outre de ma déloyauté, je manque de sens commun; mais je pardonne pour le motif que j'ai énoncé d'abord.

M. MEIGHEN: L'honorable député ayant pris cette position, j'insiste maintenant, monsieur le président, pour que vous décidiez la question de règlement.

Un DEPUTE: quelle est la question de règlement?

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Portage-la-Prairie a soulevé la question de règlement premièrement, pour le motif que l'honorable député de Red-Deer a parlé d'un débat qui a eu lieu avant que fût soulevée dans la Chambre la question qui est maintenant sous considération.

M. PUGSLEY: C'est le même débat.

M. le PRESIDENT: Le second motif de la question de règlement est que les observations de l'honorable député sont vagues et trop générales.

Quelques DEPUTES: Que l'on décide la question.

M. PUGSLEY: La question a de l'importance, et je suis réellement frappé que c'est tendre à rabaisser la dignité et l'importance de cette Chambre que de voir soulever à chaque instant ces questions de règlement côtoyant la trivialité et la frivolité.

Quelques DEPUTES: Règlement!

M. PUGSLEY: Quelle objection y a-t-il à cela?

M. MEIGHEN: L'objection est aussi évidente que peut l'être n'importe quelle autre chose à l'esprit de l'honorable député: son observation n'a pas de portée et n'est pas un argument sur la question de règlement; je ne m'occupe pas autrement de ses observations.

M. PUGSLEY: L'un des principes les plus élémentaires qui régit la discussion, c'est que chacun peut exprimer sa manière de voir quant à une question de règlement ou quant aux arguments qui ont été présentés par n'importe quel membre de la Chambre. J'ai exprimé mon opinion quant à la question de règlement qui a été soulevée par mon honorable ami. Depuis que vous faites partie de cette Chambre, monsieur le président, avez-vous jamais entendu dire qu'un député renseigné se soit opposé à ce que l'un de ses collègues citât, dans un journal, les paroles d'un autre collègue? Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), qui vient de revenir à la Chambre aujourd'hui, déclare ce qu'il a

vu relativement à un discours prononcé par l'honorable ministre des Travaux publics, (M. Rogers) il n'y a pas une semaine, il n'y a pas dix jours, mais hier soir même, sur la question même qui est maintenant soumise à la considération de ce comité, et qui sera sous sa juridiction jusqu'à ce que cette motion que vous quittiez le fauteuil soit adoptée. Quand la motion sera adoptée, elle cessera d'être sous la considération du comité. La considération de la modification proposée par mon honorable ami de Wellington (M. Guthrie) est encore devant le comité et c'est sur cette question qu'a été prononcé le discours du ministre des Travaux publics. Assurément, il va y avoir tendance à prévenir toute discussion, il va y avoir tendance à lier les actions des membres de cette Chambre dans une mesure dont on n'a pas encore entendu parler, si l'on peut empêcher un député de référer à un discours qui a été prononcé sur la question même que nous avons maintenant sous examen bien que notre action sur cette question ait été suspendue pour un moment par suite de la motion que vous quittiez le fauteuil. L'autre question de règlement soulevée est que les observations de mon honorable ami sont trop vagues, trop indirectes. A moi, et, je crois, à d'autres députés, les observations ont paru excessivement pertinentes et absolument rattachées au point. Mon honorable ami parlait de la ventilation de la Chambre, et de l'effet que cette mauvaise ventilation a nécessairement sur la santé des honorables députés, tant sur leur condition corporelle que sur leur condition mentale. Assurément, la chose était pertinente. Avant que je reprenne mon siège je désire attirer l'attention sur le fait qu'il est d'une importance énorme que sur une motion comme celle-ci les règles de la Chambre donnent aux honorables députés le droit de discuter ces questions publiques importantes sur la manière d'agir du Gouvernement qui retient ce comité sans interruption jour et nuit et qui néglige la considération d'autres questions importantes. Nous sommes ainsi incapables de discuter les questions d'intérêt public ainsi que nous aurions pu le faire sur des motions pour constituer la Chambre en comité du budget et sur des motions pour la considération de bills publics, qui pourraient être discutés si le Gouvernement y avait consenti. Sous l'autorité des règles, je soumets que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) est absolument dans l'ordre. Mon honorable ami ne peut pas prétendre que ses observations ne sont pas pertinentes, ou qu'il se répète parce que mon honorable ami sait que l'honorable député ne se répète pas—que ce qu'il dit est toujours nouveau, toujours intéressant et donne toujours à la Chambre des renseignemens précieux.

M. PUGSLEY.

M. OLIVER: Me sera-t-il permis d'attirer l'attention du comité sur le caractère sérieux des objections qui sont faites. Une décision du président devient, ainsi que je l'entends, une loi pour la gouverne future de la Chambre si la Chambre la confirme, ainsi qu'ont été confirmées plusieurs de ces décisions. Puis-je suggérer que si ces décisions sont rendues à tort—je ne déclare pas qu'elles ait été rendues à tort, mais je me contente de suggérer qu'il est possible qu'elles aient été rendues à tort dans le but plutôt de restreindre le débat dans ce cas particulier que dans le but de réglementer le débat en général—il va en résulter que la procédure du Gouvernement sera susceptible d'être entravée à l'avenir par une demande d'adhésion à ces règles qui sont établies à l'instigation des partisans du Gouvernement.

L'hon. M. WHITE: Je me lève sur une question de règlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. WHITE: Il n'est pas permis à l'honorable député d'Edmonton d'imputer au président des intentions autres que les meilleures quand il rend une décision. Mon honorable ami a insinué que le président ne rend pas ses décisions avec sagesse. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. WHITE: Il n'est pas permis à mon honorable ami de faire une insinuation de ce genre.

M. OLIVER: Si mon honorable ami a compris que j'ai fait une insinuation de ce genre, je désire dire que ce n'était pas là mon intention. Je n'ai pas désiré être compris de cette manière. Je ne mettais pas en doute la sagesse et l'à-propos des décisions qui ont été rendues. Je ne parlais pas non plus de l'à-propos d'une décision de notre président actuel qu'il n'a pas encore rendue. Je m'adressais plutôt à mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) et je lui suggère ainsi que je suggère à d'autres députés les conséquences étendues de leur demande pour la mise en vigueur d'une règle pareille dans les circonstances actuelles. J'espère que mon honorable ami va me rendre la justice d'accepter mes explications. Je crois qu'elles sont si importantes pour notre propre bien. Le Parlement ne va pas cesser d'exister demain; il va longtemps continuer d'exister. Mais les règles établies aujourd'hui vont être les règles de l'avenir, et elles vont continuer de nous régir à l'avenir ou être mises de côté. Si elles sont mises de côté la question de règlements injustes—bien que je ne fasse pas cette imputation—ce serait malheureux, si, d'autre part on les trouve susceptibles d'être mises en vigueur de façon à entraver indûment les délibérations de la Chambre, alors ce sera malheureux.

M. PUGSLEY: Voulez-vous me permettre de faire une courte réponse au ministre des Finances, et d'attirer son attention sur le fait que des paroles qu'il a prononcées sur la question de règlement sont réellement sujettes à des objections, pour cette raison-ci. Dans la plupart des législatures provinciales...

M. le PRESIDENT: Je crois que je dois décider que cela n'est pas pertinent à la question de règlement qui est devant la Chambre.

M. PUGSLEY: Alors, je vais discuter la question de règlement.

M. NESBITT: Quelle est-elle?

M. PUGLEY: Il s'agit de savir si les observations de l'honorable député de Red-Deer sont pertinentes. Je serais assurément bien chagrin de voir une question de règlement comme celle-ci soumise à la Chambre sur un appel, monsieur le président, à moins que vous ne preniez grand soin de mentionner par écrit les motifs particuliers de la question de règlement soulevée par mon honorable ami de Portage-la-Prairie, (M. Meighen) et pour cette raison que pour la détermination d'une question de règlement sur un appel de la décision du président, l'Orateur n'a pas l'occasion de rendre un jugement, ainsi qu'il arrive quand il s'agit d'un appel dans la Chambre, au moment où son jugement, naturellement, a de la valeur. Mais ici les décisions de la Chambre sont surtout rendues au point de vue des partis, et la décision est généralement dans le sens de la confirmation de la décision du président. La semaine dernière, nous sommes venus bien près d'obtenir une décision qui aurait eu pour l'avenir des conséquences bien mauvaises. Mais je désire dire, pour clore—et je dis ici à dessein— que la question de règlement soulevée par mon honorable ami de Porta-la-Prairie est triviale. Si elle devait être étudiée sérieusement par ce comité ou par cette Chambre sur un appel de votre décision, monsieur le président, ce serait établir pour la gouverne de cette Chambre une règle qui peut entraîner les conséquences les plus désastreuses.

M. DEVLIN: Avant que vous rendiez votre décision, j'aimerais à dire un mot sur la question de règlement, simplement pour vous aider à maintenir le decorum de la Chambre. L'honorable député de Portage-la-Prairie a soulevé la question de règlement pour le motif qu'il ne peut être référé à un débat antérieur à une autre séance de la Chambre, sur le point particulier de la question de savoir si l'honorable député de Red-Deer a référé à un débat déjà clos dans cette Chambre. Si j'ai correctement saisi le sens de ce qu'a voulu dire l'honorable député de Red-Deer, il parlait d'un débat sur une question qui est actuellement sous discussion. Je soumets, monsieur le président, que ceci est absolument dans l'ordre. Je suis très heureux d'observer que le très honorable premier ministre vient d'entrer...

M. BOYCE: Tenez-vous-en à la question.

M. DEVLIN: Je vous demande de rappeler à l'ordre l'honorable député d'Algoma-ouest. Il m'interrompt sans nécessité.

M. BOYCE: J'attire votre attention sur le fait que l'honorable député de Wright ne discute pas la question de règlement.

M. DEVLIN: Et j'attire votre attention, monsieur le président, sur le fait que l'honorable député d'Algoma-ouest a parlé avec son chapeau sur la tête, ce qui est contre les règles de la Chambre.

M. BOYCE: Je vous demande pardon.

M. DEVLIN: Je faisais allusion au fait que nous avons avec nous le premier ministre. Nous sommes à discuter une décision très importante. La question est de savoir si l'honorable député de Red-Deer en parlant d'un débat qui s'est tenu dans cette Chambre contrevenait à la règle qui interdit de référer à un débat passé. Dans May, Parliamentary Practice, page 308, se trouve ce qui suit:

> Un député, lorsqu'il parle sur une question, ne peut pas référer à des débats de la même session sur une question ou sur un bill qui n'est pas alors en discussion...
>
> C'est une restreinte salutaire aux députés que de les empêcher de faire renaître un débat qui est déjà clos; et il n'y aurait que peu d'utilité à empêcher que la même question ou le même bill fût présenté deux fois dans la même session, si, sans que le bill ou la question fût présentée, ses mérites pouvaient être discutés à plusieurs reprises. La règle cependant n'est pas toujours strictement mise en vigueur; des circonstances particulières peuvent paraître justifier un député de faire allusion à un débat passé, et la Chambre et l'Orateur jugeront dans chaque cas, jusqu'à quel point la règle peut équitablement être relâchée. Le 30 août 1841, par exemple, une objection a été faite qu'un député référait à un débat précédent—et que la chose était contraire à l'une des règles de la Chambre.
>
> L'Orateur: Cette règle s'applique dans tous les cas; mais quand un député a à faire une plainte personnelle, il est d'usage de lui accorder l'indulgence de la faire". Et ensuite, le 7 mars 1850, il dit: "La Chambre est toujours disposée à étendre son indulgence, quand un député désire élucider de fausses représentations qui ont été faites sur son caractère; mais cette indulgence devrait être strictement limitée à ces fausses représentations, et ne devrait pas s'étendre à des observations autres que celles qui ont l'effet de faire cette correction".

L'honorable député de Red-Deer n'a pas référé à un débat qui avait été clos, mais à certaines observations faites dans cette Chambre à cette séance du comité. Et je soumets que l'honorable député essayait

avec l'indulgence de la Chambre d'élucider une imputation qui avait été lancée contre son caractère et contre le caractère de tous les honorables députés de ce côté-ci. J'attire l'attention du premier ministre sur le fait que cette imputation a été faite au cours du débat, que de ce côté-ci de la Chambre nous manquions de loyauté.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. DEVLIN: Oui; que nous avions été déloyaux au cours du présent débat, et l'honorable député protestait contre cette accusation portée contre lui et contre un autre honorable député. En conséquence, je cite cette règle afin qu'avec l'indulgence de la Chambre cette occasion soit fournie à un député dont on a dénaturé les paroles.

M. CHISHOLM (Antigonish): Est-ce que ce n'est pas en Angleterre où l'on jouit de la liberté de parole?

M. DEVLIN: Oui, mais jusqu'à présent nous avons été régis par les règlements de l'Angleterre.

M. BORDEN: Je dois corriger mon honorable ami; je ne puis réellement pas laisser passer cela. Malheureusement, nous n'avons pas les règlements qui sont en vigueur en Angleterre; autrement le présent débat eût été beaucoup plus court.

M. GRAHAM: Mais notre minorité n'est pas une "minorité insignifiante".

M. OLIVER: On nous applique les règlements comme on les applique au Manitoba.

M. DEVLIN: Ne voulant pas introduire dans le débat un sujet qui y est étranger, je vous soumets tout simplement la question, monsieur le président.

M. MEIGHEN: Je ne savais pas que l'on permettrait autant de discussion. Je crois qu'il est de mon devoir de dire un mot. J'ai soulevé la même question hier soir, vu que l'on avait parlé du débat principal, au sujet de la motion d'ajournement, et le président m'a donné raison. Je suis à peu près certain d'être dans le vrai en affirmant que sur appel, le président a été approuvé par la Chambre. Dans tous les cas, si le président n'a pas été approuvé, c'est qu'il n'y a pas eu appel. Cette décision doit prévaloir. En second lieu, il a été jugé au cours de la présente discussion que le débat sur la motion principale était clos pour le moment. Il est permis de parler à l'une des phases du bill d'une discussion qui a eu lieu à une phase précédente, mais c'est là absolument la seule exception. Le débat sur la motion principale est clos pour le présent; c'est, sous tous les rapports, un débat préalable, et toutes les raisons sur lesquelles s'appuie la règle relative à un débat préalable s'appliquent ici. Assurément il n'est pas dans l'intérêt de l'ordre en cette Chambre que l'on permette une discussion prolongée sur une question qui a été décidée il n'y a pas seize heures.

M. CLARK: Etant celui qui est impliqué en cette affaire, on me permettra peut-être de dire quelques mots. Si je comprends bien mon honorable ami de Portage-la-Prairie, il base sa prétention d'irrégularité de ma part sur deux raisons. La première est qu'en parlant du discours fait par le ministre des Travaux publics, ce matin, je parlais d'un discours prononcé au cours d'un débat préalable. Je vous demande, monsieur le président, si, en appliquant trop strictement cette décision dans le cas d'un ministre qui—en l'absence du premier ministre, une absence très nécessaire pour le repos, je présume—était chef de la Chambre, ne serait pas s'aventurer très loin dans une voie dangereuse. Mais s'il est loisible au chef intérimaire de la Chambre de venir en cette Chambre au cours d'un débat comme celui-ci, où toutes ces questions que nous discutons sont si entremêlées, et s'il est défendu à un député qui revient et qui a vu dans les journaux un rapport de ce discours, d'en parler plus tard, je considère que cela constitue une menace dangereuse de restreindre le droit de discussion en cette Chambre. Quelles sont les déclarations qui doivent être considérées le plus librement comme étant sujettes à discussion que les déclarations des hommes d'Etat éminents du pays? Je suis absolument certain que mon très honorable ami le premier ministre ne fait jamais une déclaration qu'il craindrait d'entendre discuter. Je suis absolument certain que sous ce rapport il nous donne un exemple admirable, comme il le fait sous un grand nombre d'autres rapports—par la brièveté et l'à-propos de ces discours—du fait que l'on devrait permettre la discussion libérale des discours des hommes d'Etat éminents.

Quant au second point, à l'effet que je m'étais de beaucoup écarté du sujet—je m'efforce de revenir à la question de règlement telle que je la comprends, et il est probable que nous allons être dans un instant obligés de la faire inscrire—je ferai remarquer à mon honorable ami de Portage-la-Prairie lui-même, que c'est là une déclaration très vague. L'honorable député est un homme d'un esprit très subtil; lorsqu'il a un argument clair, il peut l'énoncer très clairement, mais pour trouver contre moi matière à une accusation d'irrégularité il est obligé de se réfugier derrière cette déclaration quelque peu vague et indéfinie à l'effet que je m'écartais beaucoup du sujet. Je crois que cela est très vague et qu'il n'y a pas là le moindre motif de rappel au règlement. Je suis peiné d'apprendre que le ministre des Travaux publics, dans la position très responsable qu'il occupe, désire échapper à la discussion de ce qu'il a

dit en donnant lui-même à ses paroles une portée très large. De fait, si je me suis de beaucoup éloigné de la discussion des questions se rapportant au sujet, en ce faisant je suivais tout simplement l'exemple du ministre dont je discutais alors le discours.

M. LAPOINTE (texte): Monsieur le président, l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a une singulière façon de procéder dans cette Chambre; à tous moments, il soulève des questions de règlement... mais il les décide lui-même.

Les règle de la Chambre, malgré ce qu'en a dit l'honorable ministre de la Marine, cet avant-midi; les règles de la Chambre, dis-je, sont le résultat de l'expérience de plusieurs générations de parlementaires.

L'honorable ministre disait ce matin, que, si on n'adhère pas strictement aux règles, on finira par faire une espèce de farce de la procédure parlementaire. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi; je crois qu'au contraire ces règles doivent être interprétées dans un sens libéral.

Que voyons-nous au sujet de la question de règlement soulevée à l'encontre du député de Red-Deer? Nos amis de la droite prennent une position contradictoire. Lorsqu'il s'agit d'empêcher les députés de la gauche de citer ou de répéter quelque chose qui a déjà été dit devant le comité, nos honorables amis de la droite nous disent: Vous n'avez pas le droit de dire cela parce que cela a déjà été dit dans le même débat.

L'honorable député de Red-Deer se réfère à quelque chose qui a été dit hier soir; on lui répond: c'est un débat antérieur, vous n'avez pas le droit d'y revenir.

Pour ma part, il me semble que l'honorable député est parfaitement dans l'ordre lorsqu'il cite des paroles qui ont été prononcées hier soir par le ministre des Travaux publics.

Est-ce qu'on va établir comme règle, qu'à l'avenir aucun député n'aura le droit de référer à des paroles prononcées par un ministre?

On ne cesse de soulever des questions de règlement afin d'empêcher la discussion de ce bill.

Pour la première question de règlement, je dis qu'il n'y a aucune raison pour la justifier et qu'elle doit être renvoyée.

Quant à la deuxième question de règlement, celle soulevée par l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), elle doit être également renvoyée pour la raison que j'ai déjà donnée.

On dit que c'est une répétition lorsque nous parlons de la santé des membres de cette Chambre, mais ignore-t-on le mouvement qui se fait dans tout le pays à l'heure qu'il est pour protéger la santé publique. Nous avons même la visite d'un expert allemand sur la tuberculose. Dans ces circonstances nous devrions donner l'exemple, car siéger aussi longtemps et sans interruption est devenu un véritable danger pour la santé de la députation, et je crois que c'est là une question essentiellement importante à discuter.

M. le PRESIDENT: Si, comme je le comprends, d'après les remarques de l'honorable député, il discute l'aération et les conditions hygiéniques de la Chambre, il est en contravention au règlement.

M. LAPOINTE: Vous avez été mal informé par l'honorable député de Dorchester (M. Sévigny). Ce n'est pas du tout ce que je faisais.

Le PRESIDENT: Je n'ai pas été mal informé par qui que ce soit. J'ai, grâce à ma propre connaissance du français, compris la nature des remarques de l'honorable député.

Quelques DEPUTES: Très bien! Très bien!

M. LAPOINTE: Nous avons le droit de discuter une question d'hygiène puisqu'elle intéresse tous les députés et que le pays s'intéresse à la santé de ses représentants.

Je dis que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a le droit, lui surtout qui est médecin, de discuter la question au point de vue hygiénique. C'est un médecin distingué et il a le droit de démontrer qu'il est grandement urgent d'adopter la motion d'ajournement afin que les membres de cette Chambre puissent se reposer.

Je crois avoir donné de bonnes raisons à l'appui de mon attitude et je demanderai à mon honorable ami de Portage-la-Prairie de ne pas être aussi contradictoire dans les raisons qu'il invoque.

M. BOYER (Vaudreuil) (texte): Monsieur le président, tout d'abord, je dois remercier l'honorable premier ministre d'avoir bien voulu parler français ce matin. J'en suis heureux et je l'en félicite. Maintenant, si je comprends bien la situation et ce qui se passe, je crois que nos honorables amis de la droite sont plus forts sur la question de règlement que sur la question d'ajournement.

Je crois qu'il y a plusieurs bonnes raisons en faveur de la motion qui est devant ce comité. Si elle était adoptée cela permettrait à la Chambre d'étudier la question importante qui nous occupe.

Depuis deux semaines le Gouvernement a laissé discuter un amendement qu'il a soudainement déclaré hors d'ordre. La lumière ne lui est venue qu'après deux semaines de discussion. S'il a fallu au Gouvernement deux semaines pour s'éclairer, ne devrait-il pas donner à l'opposition deux ou trois jours pour étudier les raisons qui l'ont engagé à faire mettre de côté l'amendement de l'honorable chef de l'opposition comme étant hors d'ordre.

Un député de la droite a traité l'opposition de minorité tyrannique. Il est vrai que

nous avons discuté ce bill et que nous nous sommes efforcés de jeter de la lumière sur cette question; il peut se faire que l'on ait répété quelquefois la même chose, mais cela ne doit pas surprendre. C'est une question très importante, puisqu'il s'agit de la dépense des deniers du peuple, et quand le Gouvernement essaie d'empêcher la discussion, je dis que c'est lui qui fait de la tyrannie.

Je suis heureux d'appuyer la motion de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et je crois que le Gouvernement devrait se rendre à son désir.

Nous sommes à discuter une foule de questions de règlement; on a même parlé longuement pour savoir si le président devait connaître la langue française afin de pouvoir répondre aux explications qui lui sont demandées en français. Je ne relèverai point ces questions-là. Quand le Gouvernement nous accuse de faire de l'obstruction, je réponds que c'est lui qui en fait de l'obstruction.

Nous devons discuter ce bill dans toutes ses particularités. Mais on nous dit que nous n'avons pas le droit d'entrer dans ces détails. Je crois, au contraire, que nous pouvons et que nous devons le faire. Je puis me tromper, n'ayant pas les connaissances que possèdent quelques-uns de mes collègues en fait de procédure parlementaire. En somme, voilà mon opinion et je la crois bien fondée.

Etant la minorité, nous sommes dans l'impossibilité de réagir contre le Gouvernement. A lui revient toute la responsabilité.

L'honorable député de Calgary (M. Bennett) n'a pas droit de nous accuser de tyrannie. C'est le Gouvernement qui s'en rend coupable en nous faisant siéger ici jour et nuit. Nous subissons la tyrannie du Gouvernement, mais nous ne nous rendons pas coupables de tyrannie.

M. MURPHY: Je n'étais pas en cette Chambre lorsque cette discussion a commencé. Est-ce qu'un honorable député qui, en discutant un bill en comité mentionne un débat qui a eu lieu à la deuxième lecture de ce bill serait en contravention au règlement qui défend de parler d'un débat préalable durant la même session?

M. MEIGHEN: La discussion n'était pas du tout au sujet du bill de la marine, mais sur la motion que le président quitte le fauteuil. C'était donc un débat distinct qu'il avait été décidé la veille au soir.

M. CARVELL: Nous n'avons pas les Débats devant nous dans le cas actuel.

M. MEIGHEN: Le président a la décision par écrit.

M. le PRESIDENT: J'ai envoyé chercher le compte rendu officiel de ce qui s'est passé hier soir, et je serai heureux de le lire aux honorables députés s'ils le désirent.

M. CARVELL: Je veux discuter cette question de règlement. Je me souviens parfaitement que le premier ministre a alors déclaré que chaque phase du bill est une partie de la discussion et du même débat.

M. LEMIEUX: J'aimerais à entendre le président lire cette partie du débat d'hier soir.

Le PRESIDENT: Voici quel était le point:

Une question de règlement ayant été soulevée en comité contre la décision du président sur une question de règlement, et appel ayant été interjeté à la Chambre, monsieur l'Orateur a repris le fauteuil et le président du comité a fait le rapport suivant:

"Un honorable député parlant au sujet d'une motion à l'effet que le président quitte le fauteuil, procédait à discuter les mérites du bill préalablement en discussion devant le comité. On a soulevé une question de règlement, et j'ai décidé en faveur du maintien de l'objection. De cette décision, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) en a appelé à la Chambre".

Monsieur l'Orateur ayant posé la question: "la décision du président sera-t-elle maintenue", cette question a été résolue affirmativement par le vote suivant.

M. CARVELL: C'est exactement ce qui était resté dans notre mémoire. Un député essayait de parler sur les mérites du bill: Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) ne parlait pas des mérites du bill. Il lisait l'un des journaux du matin contenant le rapport d'une déclaration que l'on prétendait avoir été faite par l'honorable ministre des Travaux publics. Il avait ce journal à la main. Il ne lisait pas même dans les Débats. Je crois que s'il eût lu les Débats il eût été dans son droit. Mon honorable ami de Portage-la-Prairie confond deux règles. Il y a une règle à l'effet que vous ne pouvez parler d'une discussion précédente durant la même session. C'est celle-là qui est revenu à la mémoire de mon honorable ami. Il y a une autre règle, une décision du président actuel, à l'effet que vous ne pouvez discutez la motion principale ni les mérites du bill de la marine sur une motion que le président quitte le fauteuil. Je veux attirer votre attention, monsieur le président, sur ce qu'est le règlement relatif à la lecture des Débats. Il n'est pas entièrement applicable, parce que mon honorable ami de Red-Deer ne lisait pas dans les Débats, mais dans un journal. Je cite May:

Lorsqu'il parle sur une question, il n'est pas permis à un député de faire allusion aux débats de la même session sur une question ou sur un bill qui n'est pas alors en voie de discussion.

Est-ce que nous ne discutons pas le bill de la marine?

M. MEIGHEN: Non.

M. CARVELL: Pourquoi sommes-nous ici, alors?

M. MEIGHEN: Les honorables membres de la gauche ont prétendu qu'ils le discutaient jusqu'à ce que la motion de l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) eut été proposée. Alors la discussion sur le bill de la marine a cessé.

M. CARVELL: Le bill de la marine a été soumis à ce comité lundi dernier et nous sommes encore ici. Nous ne faisons qu'en discuter les diverses phases. Si cette motion était adoptée, elle tuerait le bill en tant qu'il y ait concerné.

M. MEIGHEN: Tout cela a été discuté à maintes reprises et cela a été décidé.

M. CARVELL: Si cette motion était adoptée, la conséquence en serait que le comité lèverait la séance et cela annulerait le renvoi de ce bill au comité; c'est virtuellement le seul but de cette motion. En ce qui concerne la question de règlement, le fait est que nous sommes à discuter le bill n° 21, qui a été référé à ce comité lundi dernier. Le comité n'a pas encore levé sa séance pour faire rapport sur l'état de ses travaux.

M. MEIGHEN: L'honorable député de Red-Deer a reconnu que cette discussion était suspendue.

M. CLARK (Red-Deer): Je n'ai jamais reconnu rien de tel.

M. MEIGHEN: De même que l'honorable député de Saint-Jean.

M. GRAHAM: Je puis nier cela en son nom.

M. CARVELL: J'ai plus d'autorité sur ce point-ci:

Il est de bon aloi pour les députés qu'ils scient empêchés de raviver une discussion déjà terminée.

Les honorables députés reconnaîtront qu'une fois qu'un débat est terminé dans cette Chambre, s'il fallait le renouveler tous les deux jours, nous n'arriverions jamais à rien. La Chambre ne ferait que se répéter chaque jour. Et cependant le règlement ne va pas jusqu'à dire que nous ne pouvons pas revenir sur des affaires décidées au cours d'une session antérieure du Parlement. Le règlement ne s'applique qu'à des bills ou débats de la session actuelle. (Il cite):

Car sans cela une discussion pourrait être interminable; et il ne serait guère utile d'empêcher le même bill d'être présenté deux fois dans la même session si l'on pouvait, à plusieurs reprises, en discuter les avantages sans qu'il soit présenté. Le règlement n'est cependant pas toujours strictement mis en vigueur.

Nous sommes en comité, et l'on accorde relativement à ce que l'on permettrait si une grande liberté de discussion en comité, l'Orateur occupait le fauteuil. La Chambre se réunit en comité afin d'obtenir des informations. Il ne serait donc pas du tout raisonnable d'appliquer le règlement avec autant de sévérité en comité que lorsque l'Orateur occupe le fauteuil. (Il cite):

Par exemple, le 30 août 1841, on s'est opposé à ce qu'un député revînt sur un débat antérieur, sous prétexte que c'était contraire aux règlements de la Chambre, et l'Orateur a fait observer que: "cette règle s'applique dans tous les cas, mais que lorsqu'un député a personnellement un sujet de plainte à faire valoir, il est d'usage de lui accorder la liberté de le faire."

Mon honorable collègue de Red-Deer a prétendu à tort ou à raison qu'il était dans ce cas particulier. Il a jugé que la déclaration qu'il a lue dans les journaux, si elle représente bien les paroles de l'honorable ministre des Travaux publics, laissait entendre qu'il n'était pas un loyal sujet de Sa Majesté, parce qu'il s'opposait au bill de la marine. Si tel est le cas, mon collègue est parfaitement dans ses droits en vertu de cette autorité. Le comité devrait donc lui accorder cette liberté. Voilà pour le premier point soulevé par mon honorable collègue de Portage-la-Prairie. La motion d'ajournement, qui ne doit se faire que lorsque l'Orateur est au fauteuil, est gouvernée par une série de règlements entièrement différents, lesquels règlements ont été récemment suspendus en Angleterre, et même ici, en Canada, ainsi que je l'ai démontré au commencement de cette séance; on ne peut pas par conséquent les appliquer à l'heure qu'il est.

Mais le point soulevé par l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) était une question de principe dans les débats, et en vertu de l'autorité que je cite, la question est la même qu'elle eût été en Angleterre avant l'introduction des nouveaux règlements, vers 1880, et s'appliquerait à cette Chambre en autant qu'ils n'ont pas été remplacés par des règlements plus précis.

Il y avait ensuite un autre point, Et sur ce point je ne suis pas aussi bien fixé pour la simple raison que j'ai pu à peine le suivre tellement il était varié. L'honorable député de Red-Deer, d'après ce que je puis voir, discutait sur l'état sanitaire de la Chambre. Je ne parlerai pas de cela maintenant, parce que cela n'est pas la question de règlement que je discute, mais je voudrais simplement faire remarquer que cela n'est vraiment pas sans besoin que l'on pourrait en parler. L'honorable député de Red-Deer faisait allusion au fait qu'il y avait au delà de deux cents hommes réunis en séance depuis cent vingt-quatre heures sans qu'il ne soit accordé aucun espace de temps pour le nettoyage et la ventilation

de la Chambre, et il soutenait que c'était nuisible à la santé des députés et ministres, et que certains membres de la Chambre en souffraient déjà. Il fit remarquer qu'un député que l'on avait toujours considéré comme la politesse même, l'honorable député de London (M. Beattie), s'était permis d'employer une expression qui n'était pas parlementaire. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. CARVELL: . . . et le député de Red-Deer était d'avis que cette conduite était le résultat de la condition malsaine de la Chambre. Il a ensuite continué d'appliquer ses arguments à d'autres membres de la Chambre et s'est finalement arrêté sur le ministre des Travaux publics.

Je dois dire qu'il m'est impossible de reconnaître ici une question de règlement. Je me suis efforcé d'écouter ces débats avec toute l'attention possible et je ne puis voir encore où il y a une question de règlement. Je ne répète pas ce qui a déjà été dit, car je suis sûr qu'aucun membre de cette Chambre n'a soulevé la question à ma connaissance, et je suis resté ici presque tout le temps. Cela n'est pas une allusion à un débat antérieur; cela n'est pas une répétition oiseuse; il me semble donc, monsieur le président, que vous devez donner une décision sur tous les points qui ne sont pas bien établis.

M. MURPHY: Je veux attirer votre attention sur une autre autorité. Lorsque, il y a quelques instants, j'ai demandé pourquoi vous, monsieur le président, occupiez le fauteuil, ma question a été mêlée absolument aux procédures de la Chambre. Il n'y avait là aucune allusion personnelle. Il n'y a personne dans cette Chambre à qui je m'adresserais en qualité de président avec plus de plaisir qu'à vous monsieur le président. Mais je soumets que nous avons devant nous ce bill d'assistance navale, et que nous sommes réunis en comité d'ensemble pour étudier les clauses de ce bill. Cela étant donné, je veux attirer votre attention sur le "Parliamentary Practice" de May, qui contient la règle citée par l'honorable député de Carleton M. Carvell). Je cite d'après May:

Il est de bon aloi pour les députés qu'ils soient empêchés de raviver une discussion déjà terminée.

Et il s'évertue ensuite à faire voir la mise en pratique de cette règle pour empêcher les allusions à un débat antérieur au cours de la même session. Puis il mentionne cette exception:

Cette règle, cependant, ne s'applique pas aux débats sur les différentes phases d'un bill; et après qu'une loi est passée, on a toléré des allusions aux débats au cours de la discussion lorsqu'une proclamation émise en vertu de cette loi était à l'étude.

Et plus loin il fait mention d'une autre exception:

Et sur une motion à l'effet de virtuellement annuler une motion de la Chambre, on a permis de faire allusion à la discussion de cette résolution.

Je soumets donc que, étant donné que nous sommes en comité général à étudier une clause de ce bill, mon honorable collègue de Red-Deer était dans ses droits et ne contrevenait pas aux règlements en faisant l'allusion qu'il s'est permise.

L'hon. M. WHITE: Monsieur le président, permettez-moi de faire remarquer que ce serait ouvrir la porte toute grande aux abus que de donner libre cours aux prétentions de ces messieurs de l'opposition en ce qui concerne cette question de règlement. Je peux référer le comité à la page 479 de Bourinot, où il est question des débats antérieurs. Voici ce qu'il dit:

Aucun membre ne devra dans son discours faire allusion à ce qui a été dit ou fait dans un débat antérieur au cours de la même session—et c'est une règle nécessaire pour économiser le temps de la Chambre.

Il y a un renvoi relatif à cet article qui se lit comme suit:

Cette règle, cependant, ne s'applique pas aux différentes phases d'un bill. 229 E. Hans. (3) 374; ib. 974.

Voyons un peu ce que cela signifie: cela veut dire qu'à n'importe quelle phase d'une discussion sur un bill particulier on pourra faire allusion aux débats antérieurs. Prétendre, par conséquent que l'honorable député de Red-Deer est libre de faire allusion à un débat qui a eu lieu hier soir, avant que cette motion ne fût devant le comité, ce serait prétendre que les membres de cette Chambre ont droit de revenir sur tout discours fait depuis le dépôt de la résolution en vertu de laquelle ce bill de la marine a été proposé devant cette Chambre. C'est absolument ce qui découle de la règle établie par Bourinot. Si ces messieurs de l'opposition sont libres de citer mon honorable collègue le ministre des Travaux publics dans la discussion d'hier soir, laquelle s'est passée avant que la Chambre ne fût saisie de la motion à l'effet que vous quittiez le fauteuil, il s'ensuivra donc que tous les membres sont libres de citer les débats antérieurs ou faire allusion aux paroles de n'importe quel honorable député depuis que le bill a été introduit en décembre dernier.

M. KNOWLES: Ne serait-il pas permis à un député de citer seulement ce qui serait pertinent à la motion que nous levions l'assemblée, à l'appui de l'argument que nous devrions clore la séance?

M. WHITE: Je ne crois pas. Si l'on donne libre cours aux prétentions de ces messieurs en ce qui touche cette question de règlement, tout le débat depuis le moment que

le bill a été déposé sera ouvert à la discussion.

M. CLARKE: L'honorable député sera-t-il assez bon de me dire ainsi qu'au comité, de quelle façon ce que j'ai pu citer ou dire au mois de décembre dernier peut se rapporter à la santé des honorables députés?

M WHITE: Rien de ce qu'a dit mon honorable collègue n'a rapport, comme question de fait, à la santé des honorables membres ici présents.

M. CLARK: Un docteur en médecine n'a pas de conseils à prendre de la part d'un avocat sur des questions de santé.

M. WHITE: Mon honorable collègue faisait allusion de la manière spirituelle, légère et sarcastique qui lui est propre, au discours prononcé par mon honorable collègue le ministre des Travaux publics, lequel, ainsi qu'il le sait très bien, n'avait aucun rapport avec la condition de l'atmosphère dans cette Chambre. Mais que l'on me permette de dire en passant que la question de l'atmosphère semble être beaucoup plus importante dans l'esprit de ces messieurs de la gauche que de ce côté-ci de la Chambre. L'atmosphère ici est parfaitement claire, douce et pure, tout comme l'est notre politique. Il y a évidemment cette différence, d'après ce que je crois comprendre, que l'air chaud peut être malsain.

M. CLARK: Je me lève pour soulever une question de règlement.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. CLARK: Je désire sérieusement soulever une question de règlement. J'estime que la condition de la Chambre n'a aucun rapport avec une question de règlement qui est actuellement devant le comité.

M. WHITE: Afin d'être agréable à mon honorable ami je retire mes paroles en ce qui touche l'air chaud, si cela peut en aucune façon l'affecter. Mais il y a des députés qui se plaignent de l'air vicié de ce côté-là de la Chambre. C'est assez curieux que l'atmosphère soit si malsaine de ce côté-là tandis qu'elle est si pure de ce côté-ci de la Chambre. Mon honorable collègue est un docteur en médecine de haute valeur et réputation, je n'en doute pas, et, c'est à lui qu'il revient d'expliquer pourquoi l'atmosphère de cette Chambre semsemble ainsi coupée par une ligne invisible entre la droite et la gauche et pourquoi l'air serait tellement vicié de ce côté-là tandis que nous respirons de l'air pur de ce côté-ci. Maintenant pour en revenir à la question, il me semble que nous sommes engagés dans un débat absolument distinct de tout ce qui s'est fait jusqu'ici dans ce comité. La question actuellement devant le comité est de savoir si le président doit quitter le fauteuil. Toute discussion doit avoir trait à ce point, doit porter essentiellement sur ce point savoir si le président doit quitter le fauteuil. Je soumets donc, monsieur le président, que toute allusion à un débat qui a eu lieu soit hier soir, soit la semaine dernière ou soit en décembre dernier, n'affecte en rien la question de savoir si le président doit quitter le fauteuil. Je pose la question de principe sans m'inquiéter d'aucune autorité quelle qu'elle soit, que toute décision contraire donnerait libre cours à des allusions et des citations ayant trait aux discours qui ont été prononcés depuis le dépôt de cette mesure en décembre dernier.

M. NESBITT: L'honorable ministre des Finances déclara que le débat qui se poursuivait avant que cette question ne vînt n'est plus devant la Chambre. La motion à l'effet de clore le débat n'a-t-elle pas trait à cette question même? Alors, si cette motion n'est pas adoptée le débat se continuera de nouveau sur cette même question. Donc cette question doit être devant la Chambre puisque c'est une motion en vue de mettre fin au débat sur cette question.

M. WHITE: D'ici à ce que cette motion soit adoptée ou rejetée, tout débat doit avoir trait au point soulevé par cette motion. Quand on aura statué là-dessus, nous en serons au même point qu'auparavant; mais avant que cela ne soit, la discussion doit se limiter à ce sujet et c'est un débat distinct et séparé de tout ce qui s'est fait jusqu'ici en comité.

M. CARVELL: Monsieur le président. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: A l'ordre ! s'il vous plaît.

M. CARVELL: Avant la décision, monsieur le président, me permettrez-vous. . .

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. CARVELL: Je crois qu'on me permettra bien de dire . . .

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. CARVELL: Est-ce que j'enfreins le règlement, monsieur le président?

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

Un DEPUTE: Est-il établi, monsieur le président, que nous ne pouvons pas parler en ce moment?

M. le PRESIDENT: Lorsque l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) occupait le fauteuil l'autre jour, on a fait appel à la Chambre de sa décision pour savoir si oui ou non. . .

M. CARVELL: Vous prononcerez-vous sur la question de règlement?

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. CARVELL: Je veux discuter la question de règlement? Je voudrais savoir...

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. CARVELL: Je veux discuter la question de règlement?

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. CARVELL: Je veux discuter cette question de règlement; j'ai le droit de discuter cette question de règlement, j'étais debout...

M. le PRESIDENT: Je serais très peiné d'être obligé de rapporter l'honorable député à la Chambre.

M. CARVELL: Ai-je le droit de discuter cette question de règlement?

M. le PRESIDENT: Vous ne l'avez pas tant que je serai debout.

M. CARVELL: Allez-vous appliquer le règlement? J'étais moi-même debout.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Lorsque l'honorable député de Simcoe-nord (M. Curie) était au fauteuil, l'autre jour, on a fait appel de sa décision à la Chambre pour savoir si l'on pouvait discuter sur une question de règlement.

Le premier ministre, avant que la question ne fût soumise par l'Orateur, a décidé qu'il était d'usage dans cette Chambre de permettre toute discussion raisonnable sur une question de règlement et, en ma qualité de président, je me soumets aujourd'hui à cette décision, bien entendu. S'il y a un honorable député qui désire discuter brièvement la question de savoir si oui ou non le député de Red-Deer enfreignait le règlement, s'il se confine à la question, je suis prêt à l'écouter, mais je ne permettrai de discuter sur rien autre.

M. CARVELL: Je ne suis pas étonné, monsieur le président, que vous décidiez ainsi, je m'y attendais. J'ai cru que vous accéderiez peut-être au désir de quelques députés du côté adverse et m'empêcheriez d'exposer mes vues sur la question.

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. le PRESIDENT: Pour bien me faire compréndre, je me permettrai de vous dire que je ne me laisserai influencer par aucune démonstration d'enthousiasme d'un côté ou de l'autre.

M. CARVELL: J'en suis heureux. Nous avons tous lieu d'être félicités, cet après-midi, d'avoir un président énergique au fauteuil, et c'est une chose que nous apprécions de ce côté-ci de la Chambre. Je voudrais poser à l'honorable ministre des Finances (M. White) une question. Je voudrais savoir si le ministre des Finances estime que les autorités citées par lui d'après Bourinot décrètent que l'on ne peut pas discuter une phase précédente d'un bill en vertu d'un règlement établi. Je voudrais savoir si le ministre des Finances interprétait l'autorité qu'il a citée d'après Bourinot comme devant interdire toute discussion sur un point antérieur d'un bill quelconque en vertu du règlement établi.

M. le PRESIDEN: Vous avez bien voulu, il y a quelques instants, déclarer que vous respecteriez la décision du président.

M. CARVELL: Oui, je veux bien, je me soumettrai au président. Je ne pense pas aborder le point que je désire discuter avant d'avoir obtenu d'abord cette information du ministre des Finances. Le ministre des Finances a fait une déclaration qui, ainsi que je l'entends,—je ne veux pas être injuste,—n'était pas absolument conforme aux faits. J'ai compris qu'il a dit que, suivant sa façon d'interpréter Bourinot, on ne pouvait discuter aucune clause antérieure du bill.

M. WHITE: Que mon honorable ami me permette de rectifier. J'ai dit précisément le contraire: que l'on pouvait revenir sur une phrase d'un bill, et j'ai mentionné le renvoi sur lequel est appuyée cette autorité.

M. CARVELL: Alors nous nous accordons sur ce point.

M. WHITE: L'honorable député n'a pas du tout saisi le sens de mes paroles. Ceci est une discussion à part et distincte, une question absolument différente de ce qui s'est dit déjà dans ce comité, et je soutiens que le règlement établi à l'effet que l'on peut faire allusion au débat sur toute phase antérieure du bill peut s'appliquer à ce qui concerne la motion actuellement devant la Chambre. Sinon, les honorables députés de l'opposition ont raison. En d'autres termes, je faisais remarquer combien est absurde la position prise par les honorables membres de la gauche s'autorisant, pour discuter cette motion, à revenir sur tout ce qu'on a pu dire en décembre dernier. Il s'ensuivrait ceci que par suite d'une motion à l'effet que le président quitte le fauteuil, on pourrait relever au cours de cette discussion toutes les paroles prononcées depuis le mois de décembre dernier sur ce bill de la marine. Je n'ai pas besoin de démontrer à mon honorable ami tout le temps que cela ferait perdre à la Chambre.

M. CARVELL: Je suis d'avis que le ministre des Finances a touché du doigt le point culminant de toute la situation. Seulement nous n'avons pas envisagé cette question au point de vue convenable. On devrait nous permettre de retourner en arrière. Si le débat doit être le même, ainsi que l'admet mon honorable collègue, avec toutes les autorités à l'appui, nous devrions alors être autorisés à revenir sur toute la discussion et s'il en résulte que nous fai-

sons de longs discours, cela n'est pas notre faute, mais plutôt celle des règlements. Je ne pousserai pas la discussion plus loin. J'ai promis de ne pas empiéter sur votre temps et de me soumettre à vos déclarations.

M. DEVLIN: Puis-je citer une autorité avant que vous ne donniez votre décision? Le ministre des Finances a fait allusion à certain cas dans la Chambre des communes anglaise. J'étais justement à lire ces cas particuliers avant qu'il ne parlât. Je ne crois pas qu'ils aient rapport à la question; mais il y a une décision déjà rendue par l'Orateur de cette Chambre, et rapportée à la page 1888 du hansard, vol. 2, dans l'année 1888, qui règle le point que nous sommes à discuter. Je vous demanderais la permission, si je n'enfreins pas le règlement, de citer ce cas particulier.

M. le PRESIDENT: Est-ce qu'il y est question d'applicabilité à la discussion?

M. DEVLIN: Il y est question exactement du point que nous sommes à discuter. Il y est question plus particulièrement de ce qui concerne les allusions aux débats antérieurs.

Le PRESIDENT: Est-ce qu'il y est question d'applicabilité?

M. DEVLIN: Suis-je sous une fausse impression lorsque j'envisage la question de règlement soulevée par l'honorable député de Portage-la-Prairie comme étant provoquée par le fait que l'honorable député de Red-Deer avait fait allusion à un débat qui avait eu lieu antérieurement dans cette Chambre?

M. le PRESIDENT: Je ne sache pas que l'honorable député ait raison d'entretenir une telle opinion sur le sujet, attendu que je n'ai pas rendu de décision.

M. DEVLIN: Je voudrais discuter la question de règlement soulevée par l'honorable député de Portage-la-Prairie.

M. le PRESIDENT: L'honorable député a soulevé une question de règlement du fait que l'honorable député de Red-Deer faisait des remarques n'ayant aucun rapport avec la question, et que l'on ne doit pas revenir sur un débat antérieur. L'honorable député désire-t-il nous entretenir sur la question d'applicabilité à la discussion.

M. DEVLIN: Non.

M. le PRESIDENT (M. Nickle): En autant que je puis comprendre les règlements, l'Orateur, de même que le président, peut s'adesser à la Chambre en cas de doute, afin qu'on l'aide en autant que cela peut être utile, à en arriver à une conclusion satisfaisante quant à la façon de régler la discussion, et lorsque la discussion s'est poursuivie jusqu'au point de démontrer à l'Orateur ou au président qu'elle est devenue oiseuse, alors l'Orateur ou le président peut donner sa décision, et j'estime que nous en sommes maintenant arrivés dans ce débat.

M. DEVLIN: Vous me déclarez hors d'ordre.

M. le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député de Red-Deer était hors d'ordre en premier lieu quand il a lu un article de journal. May démontre cela clairement. Pour aller plus loin, il m'est absolument impossible de comprendre de quelle façon le discours prononcé par le ministre des Travaux publics hier soir dans cette Chambre se rapporte à la question en cours de discussion et par conséquent j'appuie l'honorable député de Portage-la-Prairie sur ces points.

M. CLARK (Red-Deer): J'en appelle de cette décision, monsieur le président.

M. l'Orateur ayant pris le fauteuil, le président (M. Nickle) fait le rapport suivant:

Sur une motion en comité d'ensemble à l'effet que le président se retire maintenant du fauteuil, le député de Red-Deer a lu dans un journal des remarques du député de Winnipeg membre du comité, faites avant que la motion ci-dessus mentionnée ne fût présentée. On a soulevé une question de règlement du fait que le député de Red-Deer n'était pas dans l'ordre en citant le rapport du discours en question, étant donnée l'inapplicabilité de ladite citation et le fait qu'elle avait trait à un débat antérieur. Le président a donné décision à l'effet que le député de Red-Deer n'était pas dans l'ordre en lisant ledit extrait, étant donné que cet extrait était étranger à la question et aussi qu'il ne devait pas lire un extrait d'article de journal se rapportant à un débat de la session courante. L'honorable député en a appelé de cette décision.

La Chambre vote sur cette question: la décisition du président sera-t-elle confirmée ?

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Aikins,	Cromwell,
Armstrong (Lambton),	Crothers,
Arthurs,	Davidson,
Baker,	Doherty,
Ball,	Donnelly,
Barker,	Edwards,
Barnard,	Elliot,
Beattie,	Fisher,
Bennett (Simcoe),	Foste (King, N.-E.),
Best,	Fripp,
Blain,	Gauthier (Gaspé),
Borden,	Girard,
Boulay,	Green,
Boyce,	Hartt,
Brabazon,	Hazen,
Bradbury,	Henderson,
Burrell,	Hepburn,
Clark (Bruce),	Hughes (Victoria, O.),
Clements,	Jameson,
Cochrane,	Kemp,
Crocket,	Lancaster,

Lewis,
McCurdy,
McKay,
Marshall,
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Nantel,
Nickle,
Northrup,
Paul,
Pelletier,
Perley,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Robidoux,
Rogers,
Schaffner,
Sévigny,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Stanfield,
Steele,
Stevens,
Stewart (Lunenburg),
Thornton,
Tremain,
Walker,
Wallace,
Webster,
Weichel,
White (Renfrew),
Wilson
(Wentworth), et
Wright.—80.

ONT VOTE CONTRE:

MM.

Boivin,
Boyer,
Buchanan,
Bureau,
Cardin,
Carroll,
Carvell,
Chisholm
(Antigonish),
Clark (Red-Deer),
Demers,
Devlin,
Douglas,
Emmerson,
Ethier,
Fortier,
Gauthier
(St-Hyacinthe),
Gauvreau,
Graham,
Guthrie,
Kay,
Knowles,
Lachance,
Lafortune,
Lapointe
(Kamouraska),
Law,
Lemieux,
Loggie,
Macdonald.
Maclean (Halifax),
MacNutt,
McCraney,
McKenzie,
Marcil (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Martin (Montréal,
Ste-Marie),
Martin (Régina),
Michaud,
Murphy,
Neely,
Oliver,
Pacaud,
Papineau,
Pardee,
Proulx,
Pugsley,
Reid (Ristigouche),
Richards,
Sinclair,
Thomson (Qu'Appelle),
Turgeon,
Verville, et
Warnock.—52.

M. BELAND: Je n'ai pas voté parce que j'ai pairé avec l'honorable député d'Ottawa (M. Chabot). Si j'ai voté, c'eût été contre la décision du président.

M. TURRIFF: Ayant pairé avec l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham) je n'ai pas voté. Et si j'eusse voté, c'eût être contre la décision du président.

(La décision du président du comité est maintenue.)

La Chambre est de nouveau réunie en comité avec M. Blain au fauteuil.

M. CLARK (Red-Deer): Lorsque, il y a deux heures, on a soulevé la question de règlement, j'étais debout depuis dix minutes et j'avais presque fini mes remarques, je m'étais entendu sur trois bonnes raisons se rattachant bien à la question pour que vous quittiez le fauteuil. J'avais démontré que cela éviterait tout danger qu'il survienne des scènes de désordre comme celles de samedi soir dernier, qui sont de nature à compromettre la dignité du Parlement, et peuvent être en outre préjudiciables aux sujets de Sa Majesté.

J'avais dénoncé la continuation indéfinie de la séance de la Chambre dans laquelle nous sommes engagés comme n'étant pas du tout, à mon avis, proportionnée à l'importance du sujet, et j'avais fait quelques remarques touchant l'effet de la continuité de cette séance et de l'air vicié de la Chambre sur la condition physique des députés et particulièrement celle des ministres. Je ne peux pas insister sur l'effet qu'en ont ressenti les ministres, je ne veux pas non plus avoir recours à des témoignages concrets, mais je voudrais pendant quelques instants me défendre contre toute accusation possible de manquer de sincérité lorsque je parle de l'effet produit par la prolongation de la séance et de l'air malsain sur la santé des membres. J'ai déjà de mon siége soutenu que l'on devrait clore les séances de bonne heure tous les soirs pour cette raison. J'ai dit que cette Chambre était le corps le plus absurde du monde quant à sa manière de procéder dans les affaires et que nous devrions suivre l'exemple des congrès de chambres de commerce et autres réunions d'hommes d'affaires et lever la séance à des heures raisonnables dans la soirée. J'affirme que j'étais absolument sincère en parlant de ce sujet et en appuyant l'assertion de mon honorable ami de Humboldt à ce propos. Et lorsque je puis rendre témoignage d'après mes observations antérieures de l'importance sérieuse que j'ai accordée à cette question depuis des années, toute ma vie entière, je trouve injuste de la part des députés avocats du côté adverse de traiter aussi légèrement les opinions d'un médecin praticien rempli de dévouement et de diligence à l'étude. Quant à ces messieurs de la profession légale, je désire avoir le moins possible à faire avec eux; mais je soutiens qu'en faisant valoir auprès de cette Chambre nos opinions d'experts, l'honorable député de Humboldt et moi, nous étions dans nos droits et je crois que l'on peut juger d'après l'allure générale du débat que nous ne disons que la vérité.

J'ai souvent affirmé en dehors de cette Chambre qu'une bonne partie des violences, un grand nombre des disputes, des personnalités qui enlaidissent quelquefois nos débats et pour lesquelles nous sommes blâmés, sont attribuables à des causes physiologiques et que s'il y eût moins de ces causes cela vaudrait mieux pour le Parlement, pour chacun de nous séparément, et pour le pays tout entier.

Je soutiens que je suis également dans mes droits en insistant davantage sur mes opinions, particulièrement en ce moment, sur les effets désastreux qui doivent résulter, à mon humble avis, sur la santé des députés et surtout des ministres, d'une prolongation exagérée de la discussion qui nous force de respirer le mauvais air. J'insiste auprès des ministres, quoique la chose soit moins importante maintenant que nous avons gaspillé ou tout au moins épuisé deux heures de temps—sur le meilleur avantage qu'on eût pu tirer de ces heures en jouissant d'une promenade en automobile ou à pied afin de nous éclaircir un peu l'esprit. J'avais vraiment espéré que les ministres se rendraient à ma demande. Le peu de travail que nous avons fait depuis est la preuve la plus concluante que nous aurions dû clore la séance, pour nous conformer à l'opinion médicale, et aller profiter du grand air au lieu de perdre notre temps à des discours et à des conflits inutiles. Cela eût donné le temps aux ministres d'étudier la crise parlementaire. Il est humiliant pour un corps parlementaire de constater qu'après deux semaines de discussion, d'amendements proposés par les plus sages d'entre nous, nous avons gaspillé notre temps et l'argent du peuple dans des argumentations inutiles où nous étions toujours hors d'ordre. Nous en sommes arrivés à un tel état que je prétends que nous devons immédiatement nous sauvegarder contre l'asphyxie et préserver notre mentalité contre un état de confusion tel qu'il nous sera impossible de conduire les affaires du pays.

Le chemin est clair pour les ministres. Qu'ils se réunissent en conseil, après une promenade en automobile, qu'ils envisagent bien la situation et fassent en sorte qu'on en finisse. Ils sont responsables de ce qui arrive et devront opter pour l'un ou l'autre chemin. S'ils sont d'avis que nous gaspillons la discussion parlementaire, qu'ils aient la force morale de provoquer la clôture comme l'ont fait M. Gladstone et autres en Angleterre. Pourquoi s'attarder ainsi dans l'hésitation? Il faut en arriver à la clôture si c'est leur moyen de sortir de la situation, et d'épargner la discussion. Ou alors, s'ils craignent de le faire, qu'ils retirent leur mesure ou suspendent la discussion à son sujet. Ou bien qu'ils prennent un autre parti. Il y a un autre tribunal qui doit examiner ce sujet de discussion. Nous ne craignons pas d'affronter ce tribunal. Je voudrais bien que les ministres prennent le temps, ainsi que je l'ai fait moi-même d'aller se mêler au peuple de l'Ontario et voir ce qu'il pense de la question. Nous faisons appel au tribunal de l'opinion publique et comparaîtrons volontiers devant ce tribunal. Mais de grâce que les ministres se décident à quelque chose, et qu'ils ne laissent pas s'accroître tous les jours leur titre d'incapacité, car c'est là le seul titre qui se développe chez eux à l'heure qu'il est.

M. EMMERSON: Je voudrais ajouter une autre raison à celles que j'ai données il y a quelques heures pour la motion à l'effet que vous quittiez le fauteuil.

Je n'ai pas pu suivre la discussion, mais je suis sûr que je ne répète rien de ce que j'ai déjà dit dans une occasion précédente, ni quoi que ce soit qui ait été énoncé par quelqu'autre membre du comité. Les honorables députés se rappelleront qu'à la dernière session le ministre de la Justice avait dit que le Gouvernement avait intention de s'occuper de ce qu'il croyait être un amendement très nécessaire à la loi des pénitenciers. On se rappellera qu'il y avait dans le budjet de la dernière session un crédit destiné à donner un bonus aux employés des différents pénitenciers du pays. Je crois que ce crédit s'élevait à $30,000 et le ministre a déclaré qu'il avait intention d'accorder cent dollars à chaque employé qui recevait un salaire de moins de mille dollars, l'ensemble des boni pour cet objet se chiffrant par environ $30,000.

En demandant au Parlement de voter ce crédit il exprimait le regret de n'avoir pas eu le temps d'examiner suffisamment le sujet et d'appliquer ce très nécessaire remède, mais qu'à la prochaine session du Parlement il présenterait un bill pour modifier la loi des pénitenciers en établissant une échelle de salaire pour les employés des divers pénitenciers dans tout le pays.

M. le PRESIDENT: Je dois demander à l'honorable député de porter son attention sur la motion que le président quitte le fauteuil.

M. EMMERSON: Je veux m'en tenir à la règle, et je me propose de le faire autant que possible. Je m'en tiens à la règle, je crois, en portant cette question à l'attention du comité. J'ai dit que le ministre avait donné sa parole au Parlement dans cette occasion, qu'à la prochaine session il présenterait une mesure qui porterait remède à ce que l'on considérait des griefs de la part des employés des pénitenciers.

M. le PRESIDENT: Je décide que mon honorable ami est hors d'ordre et que ses remarques ne se rattachent pas à la motion devant le comité.

M. EMMERSON: J'allais terminer et je crois que vous verrez le point de mes remarques. Le comité siège depuis un nombre considérable de jours. Je ne me rappelle pas au juste combien, ayant perdu toute notion du temps—à étudier le bill. Il me semble qu'en vue des plaintes que j'ai reçues de la partie est du Canada en particulier, et relativement au pénitencier des Provinces maritimes, que le Gouvernement devrait sans retard prendre des me-

sures pour remédier à ces griefs. Je suis sûr que la continuation des séances du comité empêche la mise en effet de cette mesure de justice envers les gens qui se sont plaints au ministre, et dont le ministre a reçu de nombreuses pétitions et des mémoires. C'est là une des très nombreuses et excellentes raisons pour lesquelles ce comité devrait discontinuer ses séances, et pour lesquelles, vous, monsieur le président, devriez quitter le fauteuil. Les affaires du pays ont souffert sous d'autres rapports. Il est vrai que la mesure présentement devant le comité a une très grande importance; mais il y a des affaires d'intérêt local, des affaires qui affectent les droits des citoyens du Canada, et qui attendent, et dans la question en particulier dont je viens de parler il y a un très fort contingent d'hommes qui, à ma connaissance personnelle, souffrent ainsi que leur famille à cause du manque d'attention qu'a porté à leur griefs le ministre de la Justice et le Gouvernement du jour. Je soumets avec toute déférence que vous quittiez le fauteuil et donniez au ministre l'occasion de s'occuper de cette question promptement et conformément à la parole et à la promesse données par le ministre de la Justice.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Je dois décider qu'une discussion demandant au Gouvernement d'établir de meilleures conditions dans les pénitenciers ne se rattache pas à la question en discussion.

M. EMMERSON: Je m'incline avec déférence devant votre décision, monsieur le président. Je n'essayais pas de donner des raisons pour l'octroi du Gouvernement ; mais je m'efforçais de démontrer pourquoi ce comité devrait donner au Gouvernement le temps d'étudier l'affaire. Tant que vous occuperez le fauteuil, monsieur le président, vous prenez le temps du comité. Les membres du Gouvernement sont membres de ce comité, et ils ne peuvent accorder à cette urgente affaire le temps qu'ils devraient lui consacrer, et qu'ils avaient promis au commencement de la session de lui accorder. Je ne peux que soumettre ceci comme une raison additionnelle pour appuyer la motion que vous quittiez maintenant le fauteuil.

M. VERVILLE (texte): Monsieur le président, je me lève pour protester à mon tour contre la position intolérable qui nous est faite dans cette Chambre par le Gouvernement, c'est-à-dire pour réclamer une plus grande somme de confort, laquelle nous est absolument nécessaire, et ensuite pour nous fournir le moyen d'amener devant la Chambre les choses qui nous sont nécessaires au point de vue de ceux que je représente.

Je vois qu'on a changé le président du comité. Cela ne fait pas de différence pour moi; car je suis convaincu que celui qui le remplace (M. Robidoux) n'aura pas à me rappeler à l'ordre parce que je ne sortirai pas de la légalité.

Je veux d'abord parler des conditions sanitaires de cette Chambre et pourquoi le comité devrait se lever. Ces conditions sont absolument intolérables. . .

M. PUGSLEY: Je soulève une question de règlement, monsieur le président, à cause de votre présence au fauteuil. Je le fais, parce que plus tard, on pourrait dire que nous avons acquiescé aux changements constants dans la présidence de ce comité. Il me semble que ce n'est pas juste, lorsqu'il se discute une aussi importante question que celle-ci, que chaque président ait le droit d'appeler un substitut pour le remplacer au fauteuil.

M. BLAIN: Je l'ai fait pour répondre au désir de mes honorables amis de la droite, qui se sont plaints qu'un député qui ne comprenait pas les deux langues occupait le fauteuil.

M. PUGSLEY: A ce moment, on a envoyé chercher l'Orateur-suppléant. D'après la loi du Parlement, l'Orateur-suppléant parle une langue différente de celle de l'Orateur. Les honorables députés peuvent voir combien peu satisfaisant ce doit être pour les membres de cette Chambre, qu'au lieu de prendre le fauteuil comme orateur-suppléant, ou dans le cas où il juge nécessaire de quitter provisoirement le fauteuil, de nommer quelqu'un à sa place, un président qui se trouve à être nommé, soit juge de celui qui doit le remplacer. La charge de président de comité général de la Chambre est une charge des plus importantes. C'est une charge judiciaire. Aujourd'hui tous les membres de la Chambre regardent avec confiance l'Orateur, comprenant qu'il connaît les devoirs importants de la charge qu'il occupe et que nous pouvons nous fier à l'impartialité de son jugement. On peut en dire autant de l'Orateur-suppléant. Il a été suggéré au premier ministre d'appeler l'Orateur-suppléant lorsque quelque membre parlait français. C'est lui qui doit prendre le fauteuil. Mon honorable ami de Peel (M. Blain) qui lui-même n'occupe pas légalement la position de président, n'a pas le droit d'appeler un député de son choix, pour le remplacer et présider les délibérations du comité. S'il se soulève des questions de règlement, monsieur le président, vous êtes appelé à les décider. Vous déterminez quels sont les droits de la minorité dans cette Chambre. Aucun membre de cette Chambre n'a le droit d'appeler un autre membre à occuper cette importante charge. Si l'Orateur-suppléant

n'est pas ici, ce comité a peut-être le droit, je ne dis pas qu'il l'ait, de nommer son propre président. L'honorable député de Peel (M. Blain) n'a pas le droit d'appeler qui lui plaît à présider ce comité.

M. EDWARDS: Je soulève une question de règlement. Je soumets que l'honorable député ne parle pas du tout sur la question. Il est absolument hors d'ordre dans cette affaire. Il n'a même pas parlé sur une question de règlement.

M. PUGSLEY: Je serai très heureux de discuter cette question de règlement avec mon honorable ami. La question que je soulève est que ce comité n'est ni légalement, ni régulièrement constitué, parce que nous n'avons pas au fauteuil un président légalement nommé.

M. HAZEN: Tout cela a été débattu ce matin.

M. PUGSLEY: Et ce matin le premier ministre a cédé devant cette opinion et a envoyé chercher l'Orateur-suppléant.

M. HAZEN: Il a cédé devant l'opinion qu'il était désirable lorsqu'un député prenait la parole en Chambre, qu'il y eût au fauteuil, un député qui comprît la langue qui se parlait.

M. PUGSLEY: L'honorable député croit-il que l'honorable député qui est présentement au fauteuil (M. Robidoux), appelé là par le député de Peel (M. Blain), non pas nommé par l'Orateur-suppléant...

M. le PRESIDENT (M. Robidoux, Kent) (N.-E.): Je n'ai pas été appelé par le président qui siégeait lorsqu'un honorable député de cette Chambre s'est levé pour parler en français. J'ai pensé, à cause de ce qui a été dit ce matin, qu'il était convenable d'avoir un président qui fût capable de parler les deux langues, et je suis venu relever mon honorable ami de Peel (M. Blain). L'honorable député veut-il me dire en vertu de quelle règle il soulève sa question de règlement.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, vous avez rendu la position bien pire, parce que vous vous êtes nommé vous-même président de ce comité.

Vous n'avez même pas été appelé au fauteuil. Si vous l'aviez été, il pourrait y avoir quelque raison de dire que vous êtes venu avec une apparence de droit, puisque chaque président a le droit d'appeler quelqu'un à la place. Mais vous, paraît-il, par bonté de cœur, vous avez présidé le comité, et comme membre de cette race courtoise dont vous êtes un ornement distingué, vous venez, avec grande bonté, et consentez à présider. Permettez-moi de vous dire que vous n'avez pas droit à cette charge. Laissez-moi attirer votre attention sur la règle 13, et vous verrez comment le comité est constitué:

Est élu un président des comités de la Chambre au commencement de chaque législature, **aussitôt qu'une adresse a été votée en réponse** au discours de son Excellence; et le membre de la Chambre ainsi élu, lorsqu'il est à son siège, prend la présidence de tous les comités généraux, y compris le comité des subsides et le comité des voies et moyens.

Or, vous voyez, si le président est à son siège en Chambre, il doit prendre la présidence de tous les comités généraux.

... y compris le comité des subsides et le comité des voies et moyens, selon les règles et usages qui régissent les attributions d'un fonctionnaire similaire généralement désigné sous le nom de "Chairman of the Committees of Ways and Means" dans la chambre des communes d'Angleterre.

2. L'élu au poste d'Orateur-suppléant et président des comités doit posséder une connaissance complète et pratique de celle des deux langues qui n'est pas la langue de l'Orateur alors en exercice.

3. L'élu à ce poste reste en fonction jusqu'à la fin de la législature pour laquelle il est élu, et en cas de vacance par décès, démission ou autrement, la Chambre doit immédiatement lui choisir un successeur.

4. En l'absence du président des comités de la Chambre, lorsque celle-ci doit se former en comité général, l'Orateur, avant de quitter le fauteuil, nomme un mebre président du comité.

Naturellement cela ne peut se faire maintenant à moins que le comité ne soit formé de nouveau, et c'est l'Orateur qui nomme le président. (Lisant):

Les règles de la Chambre en tant qu'elles sont applicables sont observées en comité général, excepté celle relative à l'appui préliminaire (seconding) des motions et celle qui limite le nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole.

Eh bien, monsieur le président, vous voyez que mon honorable ami qui siège à côté de moi à tout autant de droit que vous de se mettre au fauteuil. Supposons que je voudrais aller prendre le fauteuil, j'en ai tout aussi bien le droit que vous de le faire. Vous n'avez pas été nommé; vous avez simplement pris le fauteuil volontairement et de votre propre mouvement.

M. HAZEN: L'honorable député de Saint-Jean se plaint, monsieur le président, de ce que vous occupez le fauteuil et, si je comprends bien, il prétend que personne ne devrait occuper le fauteuil si ce n'est l'Orateur-suppléant de la Chambre.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. HAZEN: L'honorable député sait que la pratique suivie dans ce débat quant à l'occupation du fauteuil est la même pratique que celle suivie dans cette Chambre depuis un grand nombre d'années—exactement la même pratique aussi que celle sui-

vie dans la chambre des communes britannique. Si l'honorable député consulte May, page 361, au sujet du président provisoire du comité de la Chambre entière, il y verra posé le principe qu'en l'absence du président du comité des voies et moyens, le fauteuil du comité de la Chambre est habituellement pris par un membre sur la recommandation d'un membre du Gouvernement, ou autrement, sans question de la part de la Chambre. Il y trouvera aussi posé—et ceci s'applique particulièrement au cas que nous discutons—que "durant une séance prolongée du comité, il a été d'usage pour le président de se retirer et d'être remplacé par un autre député sans qu'on soulève aucune question de règlement". C'est exactement la position ici. De plus on m'informe que ce matin toute cette affaire a été discutée par cette Chambre, qui a décidé que le fauteuil était régulièrement occupé.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. HAZEN: Et je soumets comme question de règlement que l'honorable député fait perdre le temps du comité en discutant une affaire qui a déjà été traitée dans cette séance.

M. CARVELL: Je veux corriger le ministre de la Marine et des Pêcheries. Je sais qu'il ne voudrait pas exposer faussement ce qui a eu lieu dans cette Chambre ce matin. Comme il n'était pas présent, les choses ne lui ont pas été rapportées correctement. Mon honorable ami de Sainte-Marie, Montréal (M. Martin), je crois que c'était lui, a soulevé la question que le député qui occupait le fauteuil n'avait pas qualité parce qu'il ne comprenait pas la langue française, et j'ai appuyé la question pour la raison qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 13 le député qui occupe provisoirement le fauteuil doit posséder une connaissance de la langue, quelle qu'elle soit, qui n'est pas la langue de l'Orateur. Je n'ai pas discuté ce point parce que ce n'était pas nécessaire. J'ai uniquement discuté le point que le seul temps où un autre député que le président des comités pouvait occuper le fauteuil est lorsqu'il y est nommé par l'Orateur, et qu'il ne peut être ainsi nommé par l'Orateur que lorsqu'il forme un comité général. Ce comité a été formé lundi dernier. Voilà l'argument que nous avons énoncé, et pendant que je parlais, le premier ministre a eu la bonté, je crois, de suggérer d'envoyer chercher l'Orateur-suppléant. Je me suis donc assis, les honorables députés ont cessé la discussion et le comité a virtuellement resté en repos pendant dix à quinze minutes. Le président resta au fauteuil, mais nous n'avons rien fait, et après l'entrée de l'Orateur-suppléant les affaires de la Chambre se continuèrent. J'ai cru que le premier ministre a considéré la chose d'une manière très raisonnable, et ainsi a décidé la question comme une simple interprétation des règles. Ce n'a pas été une décision du président, et par conséquent ce n'est pas une coutume que le comité est obligé de suivre d'une manière ou d'une autre. Mais c'était une décision du premier ministre dans le sens que j'ai indiqué, et par conséquent le comité est libre de décider si la question de règlement soulevée par le député de Saint-Jean était régulière ou non.

M. WHITE: C'est avec surprise et même un grand ébahissement que je vois une pareille question de règlement soulevée par l'honorable député de Saint-Jean. Mon honorable ami, qui est très courtois dans la Chambre, se pique de sa courtoisie, quelquefois avec raison, mais pas toujours; dans cette occasion cependant, peut-être inconsciemment de sa part, il est, je crois, coupable de manque de courtoisie, de manque de courtoisie involontaire.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, je dois demander à l'honorable ministre de retirer cette expression—

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. WHITE: J'ai dit involontaire.

M. PUGSLEY: Ou de dire en quoi j'ai été discourtois.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. PUGSLEY: Monsieur le président, je soulève une question de règlement. L'honorable ministre a dit que, bien que je sois ordinairement courtois, j'avais été coupable dans cette occasion de manque de courtoisie.

M. WHITE: Involontaire.

M. PUGSLEY: Manque de courtoisie involontaire est aussi mal que volontaire.

M. WHITE: Eh bien, laissez-moi dire à mon honorable ami si manque de courtoisie involontaire comporte pour lui la même idée que manque de courtoisie, je retire avec grand plaisir l'expression. Maintenant revenons à la question.

M. PUGSLEY: J'accepte ces excuses.

M. WHITE: Dans quelles circonstances le président a-t-il pris le fauteuil? Le député de Maisonneuve (M. Verville) adressait la parole en français. Afin que le président pût comprendre ses remarques et lui accorder la parfaite attention qui lui est due, mon honorable ami (M. Robidoux) vint prendre le fauteuil. Il a été invité non seulement expressément mais implicitement à prendre le fauteuil. L'honorable député de Peel (M. Blain) qui occupait le fauteuil avant lui, l'envoya chercher par un

messager, de sorte que vous avez une demande à l'honorable député qui occupe présentement le fauteuil de la part du député de Peel qui l'occupait auparavant. Il est d'usage dans cette Chambre que l'Orateur suppléant peut prier un député de prendre le fauteuil, ce député peut en demander un autre et ainsi de suite, du consentement du Gouvernement, et le fauteuil se trouve ainsi occupé. Pour confirmer cela et aussi pour confirmer ce qu'a dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), je citerai May qui dit

Durant les séances prolongées d'un comité la coutume a toujours été pour le président de se retirer et d'être remplacé par un autre membre, sans objection.

Il est parfaitement clair que tel est l'usage. A la page 570, May dit:

Il est aussi aidé par les services du vice-président et par cinq présidents provisoires, qui prennent le fauteuil à sa demande et en leur absence, par d'autres députés, conformément à l'usage qui régit les comités de la Chambre entière.

M. MACLEAN (Halifax): En Angleterre le vice-président nomme un groupe de cinq qui agissent en son absence.

M. WHITE: Nous ne sommes pas régis par les règles anglaises; nous sommes régis par les règles et usages de cette Chambre. Personne ne sait mieux que l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) que, d'après l'usage de cette Chambre, il est permis à un membre de prendre le fauteuil sans qu'aucune objection ne soit faite.

M. MACDONALD: Il a toujours été d'usage dans cette Chambre de citer des journaux dans le cours des discussions, mais cette après-midi il a été décidé, malgré cet usage, que nous ne pouvons citer les journaux.

M. WHITE: Je crois que cela s'écarte de la question. Mon honorable ami admet que d'après l'usage de cette Chambre des membres ont toujours pris le fauteuil.

M. MACDONALD: Je n'admets rien du tout.

M. WHITE: J'avais compris qu'il donnait cela comme une raison.

M. MACDONALD: Non, je citais cela en réponse au prétendu argument relatif à l'usage de la Chambre.

M. CARVELL: Mon honorable ami serait-il prêt à dire qu'un long usage, comme celui qu'il décrit, prévaudrait à l'encontre d'une règle absolue de la Chambre au contraire si elle existait?

M. WHITE: Je faisais remarquer que l'affaire est spécialement prévue par la règle 13 qui dit:

Est élu un président des comités de la Chambre au commencement de chaque législature, aussitôt qu'une adresse a été votée en réponse au discours de Son Excellence; et le membre de la Chambre ainsi élu, lorsqu'il est à son siège, prend la présidence de tous les comités généraux, y compris le comité des subsides et le comité des voies et moyens, selon les règles et usages qui régissent les attributions d'un fonctionnaire similaire généralement désigné sous le nom de "Chairman of the Committees of Ways and Means" dans la Chambre des communes d'Angleterre.

Revenons à May et voyons quels sont ces usages:

Durant les séances prolongées d'un comité la coutume a toujours été pour le président de se retirer et d'être remplacé par un autre membre, sans objection.

Cela signifie que l'autorité spécifique de ces règles et usages est incorporée dans nos règlement et, en conséquence, cette citation de May s'applique. Donc, il n'y a rien de plus à dire; un membre, d'après l'usage de la Chambre, prend le fauteuil. Il y a un autre aspect que je pourrais discuter et c'est que le député qui occupe le fauteuil peut demander à un autre membre de prendre sa place. La demande peut-être exprimée ou implicite, et assurément, si un membre cède sa place et qu'un autre vient la prendre, il va sans dire que ce membre l'a invité, et par conséquent vous avez une demande. En face de la règle spéciale, en face de l'usage dans la chambre anglaise, en face de l'usage dans cette chambre et en face d'une demande expresse et, à défaut de cela, une demande définitivement tacite, que peut dire, je vous le demande, l'honorable député de Saint-Jean contre le statut du président de ce comité qui a été appelé au fauteuil comme marque de respect et de courtoisie envers le député de Maisonneuve qui parlait en français?

M. PUGSLEY: Supposons que, de consentement mutuel, le président d'un comité désirant se faire remplacer provisoirement dans ses fonctions, appelle quelqu'autre membre pour le remplacer, mon honorable ami pense-t-il que c'est manquer de courtoisie, lorsque nous nous voyons astreints de la manière le plus rigide à observer les règles, et lorsque certains députés ont été choisis comme présidents du comité parce qu'ils étaient capables d'appliquer ces règles de la manière la plus dure et la plus rigide possible, que nous insistions sur la stricte adhésion aux règles!

M. WHITE: Je nie absolument les prémisses de mon honorable ami. J'ai été présent dans cette Chambre presque sans interruption jour et nuit depuis deux semaines, et les présidents ont donné la plus grande latitude possible; de fait, je crois qu'on a donné trop de latitude. Au lieu d'appliquer les règles strictement, c'est tout le contraire qui a eu lieu. Ce n'est qu'aujourd'hui qu'on a observé un semblant de règles.

L'honorable député a parlé de la coutume. La loi commune elle-même a été établie par la coutume; les usages de la Chambre, s'ils existent depuis assez longtemps, ont force de règles et ils devraient avoir force de règles dans ce cas particulier, Une règle spécifique de la Chambre réfère aux usages de la chambre des communes britannique et les incorpore dans le règlement de la Chambre elle-même.

M. LEMIEUX: Dans des circonstances ordinaires je dirais avec plaisir que vous avez la compétence voulue pour occuper le fauteuil que vous occupez en ce moment; parce que pendant que vous étiez au fauteuil aujourd'hui vous avez rendu justice à votre position élevée. Je peux dire, en passant, que je remercie du fond du coeur le premier ministre pour la bienveillance et la courtoisie qu'il a montrées envers la minorité de cette Chambre ce matin. Il a non seulement fait son devoir, mais il l'a fait si gracieusement que je ne saurais laisser échapper l'occasion sans le reconnaître. Laissez-moi dire au ministre des Finances et au ministre de la Marine et des Pêcheries que lorsqu'ils citent des précédents anglais, ou May, en ce qui concerne la charge d'Orateur suppléant de la Chambre ou de président des comités, ils sont complètement dans l'erreur, selon mon humble jugement. En premier lieu, dans la chambre des communes d'Angleterre, ils ne se servent que d'une seule langue, tandis que la règle qui a été établie pour la Chambre des communes du Canada, l'a été comme une règle d'un parlement dans lequel on se sert de deux langues. Je ne veux pas discuter ce point. Je suis heureux de savoir et de comprendre que chaque membre, qu'il soit dans la minorité ou la majorité, peut toujours espérer justice sur cette question des deux langues. Je veux insister sur ce point, non pas que je m'oppose à votre présence ici, au contraire, je répète que vous avez certainement fait honneur à votre position, ce matin et à présent, si ce. . .

M. le PRESIDENT (M. Robidoux): Je demanderai à l'honorable député de restreindre ses remarques à la question de règlement.

M. LEMIEUX: Je reconnais que mon honorable ami le leader du parti ministériel connaît le vieux proverbe: "la reconnaissance s'écrit sur le sable et l'ingratitude sur l'airain". J'étais présent lorsque mon ami de Peel (M. Blain), aussi un très sympathique président, était au fauteuil.

M. le PRESIDENT: Je demanderai à l'honorable député de s'en tenir à la question de règlement.

M. LEMIEUX: La question est de savoir si vous êtes ou si vous n'êtes pas régulièrement au fauteuil. J'ai suivi de très près ce qui est arrivé lorsque vous avez remplacé l'honorable député de Peel. La règle de la Chambre dit que le président sera nommé par l'Orateur ou par l'Orateur-suppléant. Ce matin, lorsque mon honorable ami a été nommé au fauteuil, il a été nommé directement par l'Orateur, à ma connaissance. Dans le présent cas, à moins que je ne me trompe grandement, vous êtes venu de votre propre mouvement. Voilà un point. Le second point sur lequel je désire attirer l'attention du très honorable leader de la Chambre, va au coeur même de la question. Vous avez constitutionnellement nommé un Orateur suppléant de cette Chambre des communes, M. Blondin. Il n'est pas dans la Chambre et je comprends très bien pourquoi il n'est pas ici en ce moment. Personne ne devrait être ici en ce moment. Il se repose, et chaque membre de cette Chambre devrait jouir du même privilège que l'Orateur-suppléant, nous devrions tous nous reposer en ce moment. Il est dans une pièce du Parlement. Si l'on a besoin de lui au fauteuil, il devrait faire son devoir comme nous faisons le nôtre. J'en appelle au leader du Gouvernement. Pourquoi accorder une faveur ou une préférence à l'Orateur-suppléant qui devrait être au fauteuil?

Bien que je sois parfaitement convaincu que vous avez la compétence voulue pour occuper provisoirement le fauteuil, je prétends que le leader de la Chambre et l'Orateur devraient appeler l'Orateur-suppléant, qui a été constitutionnellement nommé à présider les réunions du comité général, et d'être à son siège, ou bien nous ne devrions pas être ici. Est-ce une chose si extraordinaire à dire? Nous avons siégé pendant toute une semaine. J'ai passé deux nuits à faire mon devoir comme représentant du peuple, et l'Orateur-suppléant est absent de son siège. On a besoin de lui dans la Chambre. Il comprend les deux langues.

M. PUGSLEY: Ne reçoit-il pas un traitement pour être ici?

M. LEMIEUX: Certainement. Le très honorable ministre devrait faire de deux choses l'une: soit d'envoyer chercher l'Orateur-suppléant, comme il l'a fait ce matin très gracieusement, ou bien il devrait nous accorder congé cette après-midi et nous laisser prendre le repos dont nous avons tant besoin.

M. NICKLE: Parcourant les journaux de la Chambre de 1896, je trouve l'inscription suivante à la date du mercredi, 8 avril:

Et la Chambre ayant continué de siéger en comité, la régularité des délibérations du comité est contestée pour la raison que le président permanent des comités généraux qui a été appelé au fauteuil, conformément à un ordre permanent de la

Chambre, ne préside pas actuellement le comité, mais qu'il a, sans autorisation, appelé un autre membre pour présider le comité pendant son absence temporaire.

M. Mara, président temporaire, décide qu'il a le droit de présider le comité quand il est invité par le président permanent des comités à le remplacer pendant son absence temporaire.

Alors il en est appelé à la Chambre en vertu de la règle 76.

Et la Chambre ayant continué de siéger en comité sur le bill jusqu'après minuit, jeudi matin:

Jeudi, 9 avril 1896.

M. l'Orateur reprend le fauteuil et M. Mara fait rapport que son droit d'agir comme président du comité chargé d'examiner le bill réparateur (Manitoba) durant l'absence temporaire du président permanent, ayant été contesté, il a décidé qu'il avait ce droit en vertu des règles et usages qui régissent ces matières, et qu'il en est maintenant appelé de sa décision.

Et la question étant posée,—que la décision du président temporaire soit confirmée, la Chambre se divise; et l'appel des noms étant demandé, ils sont pris comme suit:—

Il me semble, monsieur le président, que vous avez qualité.

M. MACDONALD: Je désire attirer l'attention du comité sur la citation de May, que mon ami le ministre des Finances a lue sur cette question. J'ai ici le Parliamentary Practice de Erskine May, 1885, page 428, et je voudrais lire au comité ce qu'il a à dire, en la faisant précéder par la citation que le ministre des Finances a faite de la règle 13 de cette Chambre qui dit:

Est élu un président des comités de la Chambre au commencement de chaque législature, aussitôt qu'une adresse a été votée en réponse au discours de Son Excellence; et le membre de la Chambre ainsi élu, lorsqu'il est à son siège, prend la présidence de tous les comités généraux, y compris le comité des subsides et le comité des voies et moyens, selon les règles et usages qui régissent les attributions d'un fonctionnaire similaire généralement désigné sous le nom de "Chairman of the Committees of Ways and Means" dans la Chambre des communes d'Angleterre.

Maintenant je vais à la chambre des communes d'Angleterre pour savoir ce qu'ils font. Je trouve dans cette autorité, May's Parliamentary Practice, une autorité incontestable, à la page 428:

Dans les communes, le fauteuil (au bureau) est généralement pris par le président du comité des voies et moyens.

C'est, je suppose, le même officier que ce que nos règles appellent l'Orateur-suppléant:

S'il se produit un différend dans un comité concernant l'élection d'un président, ce différend doit être décidé par la Chambre elle-même et non par le comité.

Ce qui explique la citation faite par l'honorable député de Kingston du cas de 1896 lorsque l'affaire a été décidée par la Chambre.

L'Orateur retourne immédiatement au fauteuil et motion étant faite que "A. B." prenne le fauteuil du comité, l'Orateur met la motion aux voix, laquelle étant adoptée, la masse est de nouveau relevé du bureau et le comité siège sous la présidence du président nommé par la Chambre.

Le 2 février 1810, l'Orateur ayant quitté le fauteuil pour permettre à la Chambre de se former en comité des voies et moyens, M. S. Smith s'adressant de nouveau à M. Ley, le greffier, demanda la permission de dire quelques mots à la Chambre. L'Orateur intervint et expliqua que s'il s'élevait une divergence d'opinion quant à savoir qui devait être appelé au fauteuil, elle ne pourrait être discutée parce que la Chambre n'était pas alors en nombre suffisant. Le chancelier de l'échiquier appela alors M. Lushington au fauteuil, et tandis que M. Smith appela M. Davies Giddy...

Si deux personnes différentes demandent deux présidents, disons que le ministre des Finances—lequel correspond au chancelier de l'échiquier—appellerait un certain député à prendre le fauteuil et l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) en appellerait un autre:

...l'Orateur prendrait immédiatement le fauteuil et déclarerait que le temps est venu de proposer un président du comité.

Cela démontre que la coutume et la procédure en Angleterre diffèrent des nôtres, car en cette Chambre c'est le Gouvernement qui décide qui doit occuper le fauteuil. D'après notre coutume, la Chambre n'a apparemment rien à voir à cela. En Angleterre cela regarde la Chambre:

Le 2 mars 1883, M. Playfair, ayant démissionné comme président des voies et moyens, Sir Arthur Otway fut appelé au fauteuil, mais M. Raikes s'étant levé pour adresser la parole au comité, l'orateur reprit le fauteuil et sur un vote, il fut ordonné que sir A. Otway prit le fauteuil.

Cela a préséance sur la seule phrase que mon honorable ami a citée. Je vais la répéter et je désire que vous remarquiez qu'elle a rapport à ce que j'ai lu. La voici:

Il est d'usage durant les séances prolongées que le président se retire et soit remplacé par un autre député.

Il y a là un renvoi, 138 Com. J. 395, 137, I. B. 322, etc.

Mais exception ayant été prise, à la coutume depuis longtemps établie, il fut donné avis de l'ordre permanent suivant en avril 1883, dont la prise en considération a été remise.

Je comprends que c'est là le système suivi en Angleterre. L'honorable député de Halifax a déclaré il n'y a pas longtemps qu'il y a à la Chambre, en Angleterre, cinq députés qui sont désignés à agir comme présidents quand la Chambre est en comité. Ce règlement, proposé en 1883, indique que la proposition était à l'effet de porter ce nom-

bre à six au lieu de cinq. Quiconque a visité la Chambre impériale et qui en a étudié les coutumes, ce que, j'en suis sûr, plusieurs des honorables députés ont fait, savent que les personnes qui président le comité de la Chambre sont des personnalités bien connues qui s'occupent particulièrement de cela. La règle est que...

M. WHITE: Je comprends que l'honorable député fait allusion aux présidents temporaires. Me permettra-t-il...

M. MACDONALD: Oui; mais l'honorable député me permettra peut-être de terminer.

M. WHITE: Je veux simplement lire une citation. Je trouve ce qui suit dans May, page 570:

Il est aidé par des présidents temporaires qui prennent le fauteuil à sa demande; et, en leur absence par d'autres députés suivant l'usage qui gouverne le comité général de la Chambre, tel que dit à la page 361.

En consultant la page 361, on voit que le point est expliqué ainsi:

Pendant les séances prolongées du comité, il est d'usage que le président se retire et soit remplacé par un autre député sans discussion.

M. LEMIEUX: Me permettra-t-on de lire la règle suivie à la Chambre des communes, en Angleterre?

L'Orateur, au commencement de la session, désigne pas plus de cinq membres pour agir comme présidents temporaires des comités lorsque le président des voies et moyens le demande.

M. DOHERTY: Quand cette règle a-t-elle été établie? Etait-elle en vigueur en 1867?

M. LEMIEUX: Je prends ma citation dans l'édition des règlements.

M. DOHERTY: L'Acte de l'Amérique britannique du Nord décrète que nous devons référer aux règlements tels qu'ils existaient en 1867.

M. MACDONALD: Le ministre de la Justice a attiré l'attention sur la règle. J'ai démontré par la citation que j'ai tirée de May que d'après les conditions qui existaient en 1810 et ensuite en 1883, la question de la présidence du comité des voies et moyens est gouvernée par des règlements exactement semblables aux nôtres. La clause 4 de la règle 13 pourvoit à ce qu'en l'absence du président du comité de la Chambre, l'Orateur puisse inviter un député quelconque à présider le comité. Si mon honorable ami étudie la coutume, il constatera que c'est là la règle. Je désire indiquer ce qu'était la règle dans le parlement anglais en 1883. Mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) a cité la règle aujourd'hui. Mais comme conséquence de la question qui a été soulevée dans les communes anglaises en 1883, voici la règle qui a été proposée dans le temps·

Que l'Orateur nomme à chaque session six députés devant agir comme présidents des comités; chacun de ces députés pourra occuper le fauteuil pendant les séances du comité général, à la demande du président des voies et moyens ou du président alors siégeant; ou, à l'occasion n'importe quel député peut être appelé à occuper le fauteuil, pourvu que s'il s'élève une divergence, le vote soit pris.

Cela démontre que la coutume du parlement impérial en 1867, que l'on n'a pas rappelée en 1883 lorsqu'on a soumis cet amendement était que la nomination des présidents des comités de la Chambre devait se faire par la Chambre, l'Orateur occupant le fauteuil. Nous avons, nous, une règle spécifique: la clause 4 du chapitre 13, dit que l'Orateur, en l'absence du président du comité de la Chambre, devra nommer un président.

En face de la preuve que nous avons ici concernant ce qui est la véritable coutume du parlement impérial touchant la règle à suivre en pareille occurrence, et dont, j'en suis sûr, mon honorable ami le ministre des Finances est parfaitement au fait, prétendre que cette pratique qui doit indiscutablement faire loi en cette Chambre, excepté lorsqu'il a été passé une loi spéciale à ce contraire, et qui est la substance même de nos règlements adoptés il y a quelques années, prétendre que parce qu'il y a eu une coutume ici au Canada comme il y en a eu une en Angleterre, à l'effet que des députés prennent le fauteuil en comité sans qu'il y ait discussion et qu'en conséquence, nous ne pourrions au cours de cette discussion, invoquer la règle régissant la matière et que les honorables députés sont tenus de suivre; prétendre que parce que nous avons transgressé les règles, de consentement tacite, nous ne puissions en tout temps les invoquer, ne constitue pas une réponse à ma proposition. Qu'est-ce que nous avons fait depuis vingt-quatre heures?

Quelques DEPUTES: Bravo! bravo!

M. MACDONALD: Je vais vous dire ce que nous avons fait.

M. PUGSLEY: Pris des décisions outrageantes.

M. MACDONALD: Dans la décision des questions de règlements soulevées de l'autre côté de la Chambre, nous avons violé les règles établies par le Parlement anglais. Voilà ce que nous avons fait. J'ose poser une question à mon honorable ami le ministre des Finances. C'est à lui que j'ai spécialement référé la question de savoir s'il est ou non d'usage en cette Chambre que les honorables députés citent les journaux en discutant. Chaque honorable député, qu'il soit ici depuis un an ou dix ans ou vingt ans, sait que la règle de la

Chambre est que si vous ne pouvez lire les journaux pendant la discussion ici . . .

M. le PRESIDENT: Je prie l'honorable député de se confiner à la question de règlement.

M. MACDONALD: C'est ce que je fais; je regrette que le président ne suive pas mon point. Voici ce que je suis à discuter. J'ai démontré, d'une façon concluante, je crois, et à la satisfaction du comité, que d'après nos règles comme d'après les règles et la pratique suivies en Angleterre que l'on invoque lorsque nous n'avons pas nous-mêmes de règles qui s'appliquent aux cas qui se présentent, il est clair et au-delà de tout doute que la personne qui doit agir comme président du comité général doit être choisie par l'Orateur ou par le président régulier, c'est-à-dire l'Orateur-suppléant. J'ai mentionné cela en réponse à l'argumentation de mon honorable ami, le ministre des Finances, et je discute la réfutation qu'il a tenté de faire de cette proposition quand il a dit que l'usage en cette Chambre prouvait le contraire, nonobstant le fait que nous avons des règles établies au Canada comme en Angleterre, parce que nous les avons enfreintes depuis des années. Il doit s'en suivre que nous devions les enfreindre aujourd'hui, alors qu'on les met strictement en force. J'ose faire remarquer le danger qu'il y a à s'appuyer sur l'usage dans la discussion de cette question. En vérité, sous le Gouvernement actuel et dans des conditions semblables à l'avenir, il est et sera difficile de dire si aucun des usages consacrés par cette Chambre mérite d'être respecté.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. MACDONALD: J'ai parfaitement le droit de faire cette déclaration en réponse à la question qui a été soulevée. Je dis que c'est là la règle de la Chambre et qu'elle devrait être observée aujourd'hui.

(La séance de la Chambre, suspendue à six heures, est reprise à huit heures, de nouveau en comité, M. Robidoux étant au fauteuil.)

Reprise de la séance.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, mon honorable ami, le député de Kingston (M. Nickle) a cité comme autorité pour vous maintenir au fauteuil un cas qui s'est présenté en cette Chambre en 1896.

Je soumets que ce cas ne constitue pas une autorité en faveur de la proposition pour laquelle l'honorable ministre des Finances et l'honorable député de Kingston ont combattu parce que, quoi qu'il y ait eu appel à la Chambre et que celle-ci ait déclaré que l'orateur suppléant avait le droit d'occuper le fauteuil, le président a été, en cette occasion choisi par l'Orateur suppléant. Cela est complètement différent du cas actuel. Vous, monsieur le président, vous n'avez pas été choisi par l'orateur suppléant. Il est possible que l'orateur suppléant ait le droit de demander un peu de repos. Mais cela ne confirme pas ce que l'on prétend. Ce que l'on prétend actuellement, c'est qu'un président choisi par l'orateur suppléant peut quitter le fauteuil et demander quelqu'un de le remplacer et que celui qui l'a remplacé peut, à son tour, s'il le juge à propos, quitter la Chambre et demander un remplaçant. De cete façon, on aurait toute une série de substitut qui peut aller jusqu'à vingt. Que le comité me permette d'attirer son attention sur les circonstances qui ont accompagné le cas auquel l'honorable député de Kingston a fait allusion. Elles sont consignées dans les journaux de la Chambre des communes, vol. 30, page 169. Les voici:

Et la Chambre continuant de siéger en comité, objection fut faite à la régularité des procédures du comité, parce que le président permanent du comité général qui avait été appelé au fauteuil, en conformité de l'ordre permanent de la Chambre, ne présidait pas dans le moment le comité, mais avait, sans autorisation appelé un autre député à présider pendant son absence temporaire du comité.

M. Mara, président suppléant décida qu'il avait la droit de présider le comité parce qu'il avait été invité à le faire par le président du comité général, durant son absence temporaire.

Appel fut fait à la Chambre d'après la règle 76.

Et la Chambre ayant continué de siéger en comité après minuit, le jeudi matin.

M. l'Orateur prit le fauteuil; et M. Mara fit rapport qu'on avait contesté son droit d'agir comme président du comité sur le bill. "The Remedial Act, Manitoba", pendant l'absence temporaire du président permanent" qu'il avait décidé qu'il avait ce droit d'après les règlements et l'usage gouvernant ces matières, et qu'appel avait été interjeté de sa décision.

Et la question étant mise aux voix, à savoir: que la décision du président soit confinée, la Chambre se divisa, et les noms étant appelés, ils furent enregistrés comme suit:—

Je dis que ce cas n'est pas un précédent au cas actuel, parce qu'alors l'orateur suppléant avait choisi le député qui agissait comme président et à qui on contestait le droit de siéger. Je n'ai pas eu l'occasion de consulter la discussion qui a eu lieu dans le temps et qui, je n'en doute pas, nous renseignerait sur les arguments offerts par ceux qui y ont pris part. Le ministre des Finances, si je comprends bien, affirme bravement que l'orateur suppléant nommé pour présider les comités des subsides et des voies et moyen et en général le comité général de la Chambre, a le droit d'appeler un député quelconque afin de lui permettre d'aller se coucher, afin de se reposer pendant que les autres membres de la Chambre demeurent pour remplir leurs devoirs publics; qu'il peut appeler qui il voudra au fauteuil et que la personne qu'il appelle ainsi lorsqu'il se

sent fatigué, ou quand, dans l'intérêt du parti dont il est un des membres, il croit à propos, à cause des décisions qu'il faudrait rendre, d'appeler un autre député au fauteuil, il peut le faire, et quand l'honorable député croit qu'il est désirable d'avoir un autre député au fauteuil, il peut inviter une autre personne à prendre sa place; de façon à former une chaîne de substituts qui pourrait embrasser tous les membres de cette Chambre.

Je lui nie absolument le droit d'en agir ainsi; et bien qu'il soit loisible à la minorité de la Chambre, dans les cas ordinaires, de ne pas soulever d'objection, les circonstances sont différentes aujourd'hui en ce qui concerne le devoir que nous avons à remplir comme minorité de voir à ce que nos droits, quels qu'ils soient, soient sauvegardés. Nous, monsieur le président, nous avons, ce jour—et je parle de ce jour presque comme éternel—avons été durant ce débat limités jusqu'à un degré inouï en ce Parlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

Des VOIX: Bravo! Bravo!

M. le PRESIDENT: Au sujet de la question de règlement, la règle est qu'on peut discuter une question de règlement avant qu'une décision ne soit rendue, mais cette discussion doit strictement se confiner à la question de règlement devant la Chambre. L'honorable député, en faisant allusion à ce qui s'est passé en cette Chambre depuis lundi, ne fait pas des remarques qui relèvent strictement de la question de règlement.

M. PUGSLEY: En quoi, dans votre opinion, sont-elles des hors-d'œuvre?

Quelques DEPUTES: Question, question. A l'ordre! à l'ordre!

M. le PRESIDENT: Si je comprends la question de règlement qui a été soulevée, c'est que je n'ai pas le droit de siéger ici dans le moment. Maintenant, je décide que c'est le devoir de tout honorable député qui s'adresse au fauteuil de se confiner strictement aux règles de la discussion.

M. PUGSLEY: La différence est que vous et moi pouvons ne pas partager la même opinion sur ce qui se rattache à la question ou sur l'interprétation de la règle.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. PUGSLEY: Et, monsieur le président, assurément, en discutant une question de règlement, on peut faire allusion à ce qui a été la coutume dans le passé, c'est-à-dire que la minorité consente à ce qu'un membre de la Chambre soit temporairement appelé au fauteuil dans l'intérêt de l'Orateur-suppléant. C'est sûrement mon droit d'attirer votre attention sur le fait que nous sommes obligés dans le moment de réclamer tous nos droits comme minorité en cette Chambre.

Quelques DEPUTES A l'ordre! à l'ordre!

M. PUGSLEY: C'est assurément mon droit, parce que pour sauvegarder les droits de cette minorité qui sont sous votre protection, c'est votre devoir de tenir la majorité dans les limites strictes des règles de la Chambre. Je consultais May, aujourd'hui, et j'ai constaté que la minorité dans le parlement anglais a, à maintes reprises, réclamé ses droits et je vois là que ce sera toujours la gloire de la minorité d'avoir combattu pour la liberté et les droits du peuple d'Angleterre. Voilà pourquoi, en décidant cette question, vous ne devez pas vous appuyer sur ce que vous constatez avoir été la coutume dans le passé, parce qu'il est arrivé que la minorité a acquiescé à des choses que les règles n'autorisent pas. Nous, comme je l'ai dit, par suite des conditions actuelles, conditions qui mettent la minorité dans l'obligation de réclamer tous ses droits demandons aussi que vous forciez la majorité à observer les règles de la Chambre.

M. BLAIN (Peel): J'en appelle au règlement. Si je comprends bien la question, l'honorable député de Saint-Jean a soulevé avant six heures la question de règlement que le président n'occupe pas sa place en conformité aux règles de la Chambre.

M. PUGSLEY: C'est cela.

M. BLAIN: Parce qu'il a été nommé par celui qui l'a précédé au fauteuil.

M. PUGSLEY: Non. Parce que, comme il l'a dit lui-même, il a offert ses services.

M. BLAIN: C'est la même chose.

Quelques DEPUTES: Non, non.

Quelques DEPUTES: Oui, oui.

M. LEMIEUX: Non, tout au contraire.

M. BLAIN: Ma question de règlement est que cette question de règlement est maintenant disparue et ne peut en conséquence être discutée en comité, parce que le président actuellement au fauteuil y a été placé par l'Orateur de la Chambre.

M. PUGSLEY: En d'autres termes, mon honorable ami prétend que l'offense commise contre les règles de la Chambre a été réparée par une nouvelle nomination.

M. BLAIN: Non, j'ai soumis ma question de règlement et très clairement.

M. PUGSLEY: Si je comprends bien, mon honorable ami prétend qu'il n'y a rien là-dedans parce que nous avons le droit de présumer que vous n'auriez pas été appelé au fauteuil par l'Orateur, si vous n'y aviez été déjà.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

Quelques DEPUTES: Décidez.

M. PUGSLEY: Je n'enfreins pas le règlement. Je réponds à une question de règlement soulevée par l'honorable député de Peel. Ce que je prétends, c'est que mon honorable ami ne peut sortir de cette manière de la difficulté. Vous avez, monsieur le président, avant la suspension de la séance, décidé de certains points à deux ou trois occasions, vous m'avez rappelé au règlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. PUGSLEY: La preuve est faite, vous avez restreint et limité le droit de la discussion libre avant la suspension et nous avons le droit de connaître les motifs de votre décision

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. PUGSLEY: Le président peut se défendre sans le secors des honorables membres de la droite; il vient de ma province et il est très capable de se défendre.

Voici ce que nous avons le droit de demander: Vous avez dit avant la suspension que vous êtes venu offrir vos services pour présider le comité. En justice, nous avons le droit de prendre la parole pour faire établir par vous si oui ou non vous occupez légalement le fauteuil.

M. CLARK (Red-Deer): Sur le rappel au règlement appliqué avant la suspension, je n'ai pas d'opinion arrêtée, mais quant au point soulevé par l'honorable député de Peel, et qui est actuellement discuté par le comité, je me lève pour exprimer l'espoir qu'il n'y aura pas de tentative irrégulière de faire intervenir M. l'Orateur dans cette discussion.

Je crois certainement, d'après ce qui est tombé des lèvres de l'honorable député de Saint-Jean, que le président qui était au fauteuil avant la suspension a repris sa place automatiquement et que M. l'Orateur a pris le fauteuil afin de réunir la Chambre en séance générale. Je ne crois pas que l'on doive insister sur ce point.

M. BLAIN: Je demande une décision.

M. CARVELL: Au sujet de la question de règlement soulevée par le député de Peel (M. Blain),je désire attirer votre attention sur le paragraphe 4 de l'article 13 des règles de cette Chambre Mon honorable ami a soulevé un point nouveau, prétendant que même si vous, monsieur, avez irrégulièrement occupé le fauteuil avant six heures—et je ne me sers pas de ce terme pour blesser—votre position a été régularisée par la préseuce de M. l'Orateur. Supposons que l'Orateur a été requis de prendre le fauteuil à six heures, je soumets que cela ne change pas un iota à la question.

Si, à six heures du soir, excepté le mercredi, le travail de la Chambre n'est pas terminé, M. l'Orateur quitte le fauteuil jusqu'à huit heures.

Et à six heures le mercredi Vous êtes dans la même position que si vous étiez l'Orateur. A six heures, parce que vous quittez le fauteuil automatiquement en vertu de la règle, vous y revenez automatiquement à huit heures. Si vous n'avez pas le droit d'y être avant huit heures, vous n'avez pas acquis de droit nouveaux durant les deux heures qu'a duré la suspension. Mais il y a un point plus fort que celui-là. Seul l'Orateur a le droit de nommer président de ce comité un membre autre que le président permanent du comité quand celui-ci se forme et seulement en l'absence de l'Orateur suppléant. La règle dit:

En l'absence du président du comité général, M. l'Orateur peut, en formant le comité général, avant de quitter le fauteuil, nommer un député quelconque président du comité.

Le comité a été formé lundi dernier; je ne sais pas si, à cette époque, M. l'Orateur a nommé un président ou non; je présume que non parce que l'Orateur suppléant était ici. Mais quelle que soit l'action de l'Orateur à cette occasion, il n'a pas nommé l'honorable député de Kent (N.-B.) (M. Robidoux).

M. BELAND: Le comité a ordonné une suspension de deux heures, jeudi, et s'est ensuite réformé.

M. CARVELL: Bien qu'au point de vue technique le comité paraisse avoir pendant deux heures suspendu sa séance, jeudi, le whip conservateur se rappellera qu'il y a eu entente préalable portant qu'à la reprise de la séance à huit heures, il n'y aurait pas de formalités et que les choses se passeraient comme si l'ajournement eut eu lieu à six heures. Jeudi à huit heures lorsque le comité s'est formé de nouveau, l'Orateur était au fauteuil et l'honorable député de Kent (N.-B.) n'a pas été nommé président par l'Orateur. C'est le point que je soulève en réponse au rappel demandé par l'honorable député de Peel (M. Blain. Je suis bien convaincu que si l'honorable député de Peel veut lire attentivement ce paragraphe, il en viendra à la conclusion que son rappel au règlement n'est pas motivé.

M. BLAIN: Je l'ai lu une dizaine de fois.

M. KNOWLES: Je crois que ce que j'ai à dire s'appliquera aux deux points soulevés. L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a attiré l'attention sur une dé-

cision prise par la Chambre en 1896 qui, à première vue, paraît venir à l'appui de l'opinion de l'honorable député (M. Blain). Mais on va voir que loin d'appuyer son opinion cet incident la réfute. Pour le démontrer, il suffit de rappeler que la règle que nous invoquons aujourd'hui a été établie depuis et qu'elle n'existait pas en 1896. Voici quelles étaient les règles adoptées en 1885 et qui étaient en vigueur en 1896, concernant la présidence des comités et l'Orateur suppléant:

1. Que cette Chambre élise un président du comité général au commencement de chaque législature, immédiatement après l'adoption de l'adresse en réponse au discours du trône, et que le député ainsi élu, s'il est présent à la Chambre, occupe le fauteuil dans toute discussion en comité général, y compris la discussion des subsides et des voies et moyens en conformité aux règles et usages qui gouvernent les devoirs d'un tel officier, généralement appelé le président du comité des voies et moyens dans la Chambre des Communes anglaise.

2. Que le député chargé de remplir les fonctions d'orateur suppléant et de président du comité soit tenu de connaître la langue qui n'est pas celle de l'Orateur en exercice.

3. Que le député ainsi élu président du comité continue à exercer ces fonctions jusqu'à la fin de la législature pour la durée de laquelle il est élu, et dans le cas d'une vacance causée par sa mort, de sa démission ou autre raison, la Chambre procède à lui choisir un successeur.

Voilà les règles qui existaient en 1896 quant à la question de l'occupation du fauteuil pendant l'absence temporaire du président du comité. Je tiens pour acquis que nous devons nous conformer à la coutume suivie en Angleterre.

En l'occasion dont parle l'honorable député, c'est le président du comité lui-même qui avait demandé au député qui occupait le fauteuil d'agir comme président. Les règlement en vigueur en 1896 ne contiennent aucune disposition relative à l'occupation du fauteuil, sauf en cas de mort ou de démission de l'Orateur suppléant. Nous arrivons maintenant aux règlements tels qu'ils existent maintenant et au règlement que nous invoquons. Nous constatons qu'aux numéros 1, 2 et 3 la Chambre en a délibérément ajouté un quatrième que je vais lire.

En l'absence du président du comité général, lorsque la Chambre se forme en comité général, l'Orateur peut, avant de quitter le fauteuil, nommer un député président du comité. Les règles de la Chambre sont observées dans les délibérations en comité général en tant qu'elles sont applicables, sauf les règles relatives à la déclaration d'appui donné aux motions et à la limitation du nombre de fois ou l'on peut prendre la parole.

5. Les discours en comité général doivent s'appliquer strictement à l'item ou à l'article à l'étude.

M. KNOWLES.

La Chambre a délibéremment ajouté l'article 4, et cela doit maintenant être notre unique guide. Cela n'a pu avoir guidé la Chambre en 1896, parceque cela n'existait pas alors. Si nous nous en tenons au paragraphe 4 de la règle 13, il n'y a pas d'autre interprétation raisonnable à en tirer que celle-ci: Nul autre que l'Orateur suppléant ne doit occuper le fauteuil, à moins que ce ne soit quelque député qui en aura été requis par l'Orateur au moment où la Chambre se forme en comité général.

M. EMMERSON: Lorsque M. l'Orateur appelle la Chambre à siéger en comité général, m'est avis que, jusqu'à ce que le président de ce comité ait fait rapport, l'Orateur n'est pas au fauteuil, et il n'y a pas de séance de la Chambre au sens admis quand la Chambre siége sous la présidence de l'Orateur. Je sais que la coutume suivie veut qu'à six heures, lorsque le comité est en séance, l'Orateur monte au fauteuil et dise: Comme il est six heures, je quitte le fauteuil. On ne saurait prétendre que M. l'Orateur occupait déjà le fauteuil, et en conséquence il ne peut dire qu'il quitte le fauteuil. Il est du devoir du président du comité et c'est à lui de faire cette déclaration. Lui seul peut dire: Il est maintenant six heures et je quitte le fauteuil. Au cours de précédentes législatures et sous d'autres Orateurs, il était d'usage que le président du comité fît cette déclaration. L'Orateur ne montait pas à la tribune pour dire: Il est maintenant six heures et je quitte le fauteuil. Il me semble tout à fait hors de doute qu'en vertu du paragraphe 4 de l'article 13, en l'absence du président du comité, l'Orateur, en appelant la Chambre à se former en comité général, puisse nommer n'importe quel député président du comité.

En vertu de cette règle, ce président ainsi nommé, lors de la formation du comité, doit rester au fauteuil et, avant qu'il puisse être relevé, il faut qu'il fasse un rapport quelconque. Avant que l'on puisse changer de président du comité, il est nécessaire que le comité fasse une motion pour que le président quitte le fauteuil et fasse rapport. Cette motion adoptée, l'Orateur prend le fauteuil et reçoit le rapport du comité et s'il est nécessaire de faire un changement à la présidence du comité, ce changement peut alors être fait. Le président est alors nommé. Ce comité a été formé lundi dernier et il siège encore Il est vrai que jeudi il a pris un congé en vertu d'un arrangement quelconque. Entre six et huit heures le comité prend un congé. C'est tout simplement une suspension de la séance du comité entre six et huit heures, et en vertu du paragraphe 4 de cette règle, la seule règle en vertu de laquelle nous procédons maintenant—il doit être clair, malgré tout

le respect dû à l'honorable député qui occupe en ce moment le fauteuil—qu'il ne l'occupe pas en qualité de président du comité, vu qu'il n'a pas été nommt lundi dernier, qu'aucun rapport n'a été fait à l'Orateur et qu'il n'y a pas eu d'autre nomination d'un président. L'Orateur ne peut prendre le fauteuil que pour recevoir le rapport du comité. Quelque honorable député se rappelle-t-il qu'un rapport ait été faitf à six heures? Il n'en a jamais été fait.

Quelques DEPUTES: Au vote! au vote!

M. EMMERSON: Je prends la parole sur la question de règlement, et, en toute sincérité telle est mon interprétation de la règle. Je la soumets pour ce qu'elle vaut. Je sais que cette règle a fait l'objet de quelque contestation en plusieurs occasions la semaine dernière. Je ne sache pas que nous avons jamais eu une décision. Nous n'avons certainement pas eu une décision claire et nette à ce sujet; mais je crois qu'il ne peut y avoir de décision qui puisse changer sous un rapport quelconque la déclaration stricte et légale du paragraphe 4.

M. WILSON (Laval) (texte): Monsieur le président, si mes informations sont exactes, vous avez pris le fauteuil de vous-même, remplaçant l'honorable député de Peel. L'honorable député de Peel était au fauteuil avant vous et je ne sais pas, pour ma part, d'où l'honorable député de Peel tenait son autorité; mais la question qui me regarde est de savoir de quelle autorité vous siégez en ce moment; c'est là le point de la question.

Le président de la Chambre, c'est-à-dire l'Orateur, tient son autorité de la majorité de cette Chambre. Au début d'une législature, l'Orateur est désigné au fauteuil, par le Gouvernement, il est vrai, mais avec la sanction de la majorité de cette Chambre. Il en est de même pour le sous Orateur qui est élu à la vice-présidence.

Mais vous, monsieur le président, de qui tenez-vous votre autorité? Quel est celui qui vous a donné l'autorité de prendre le fauteuil? Si vous l'avez pris de vous-même l'objection est bien fondée. Mais j'irai plus loin et je dirai que même si le député de Peel avait été appelé au fauteuil par l'Orateur lui-même, le député de Peel n'avait pas le droit de vous transmettre ses pouvoirs de sa propre autorité. L'alinéa 4 de l'article 13 du règlement de cette Chambre est ainsi conçu:

> En l'absence du président du comité général, lorsque la Chambre se forme en comité général, l'Orateur peut, avant de quitter le fauteuil, nommer un député président du comité. Les règles de la Chambre sont observées dans le comité général en tant qu'elles sont applicables, sauf les règles relatives à la déclaration d'appui donné aux motions et à la limitation du nombre de fois où l'on peut prendre la parole.

De sorte que, d'après cette règle, en l'absence du président du comité, il n'y a que l'Orateur qui puissent appeler un membre de cette Chambre au fauteuil.

Quant à la seconde question de savoir si, lorsque l'Orateur, ayant quitté le fauteuil, il peut, monsieur le président, régulariser votre situation lorsque vous êtes illégalement au fauteuil, j'entretiens des doutes graves sur ce point et je m'en vais vous citer deux autorités qui relèvent du domaine judiciaire, il est vrai, mais qui trouvent leur application ici. Vous êtes avocat, monsieur le président, et vous savez qu'il y a des juges "de jure" et des juges "de facto". Or, il s'est présenté un cas à Montréal, où feu le recorder de Montigny avait nommé comme son suppléant feu M. Desrosiers. La nomination de M. Desrosiers n'avait jamais été autorisée par le conseil de ville, et encore moins ratifiée. Dans une cause *ex parte* de Mailloux contre la ville, et dans une autre cause *ex parte* de Mainville contre la ville, sur un bref d'*habeas corpus* nous alléguions l'illégalité de la nomination de M. Desrosiers comme moyen pour faire casser sa sentence. La cour d'appel, présidée par le juge Wurtele, nous donna raison sur ce point; et peu s'en est fallu qu'il n'y eut un "general delivery" c'est-à-dire que près d'une centaine de prisonniers auraient pu être libérés en invoquant le même moyen.

J'en reviens maintenant à la nomination du président du comité. Que sommes-nous à l'heure qu'il est, dans cette Chambre? Nous sommes simplement un comité, comme le comité des banques et du commerce, le comité de l'agriculture, etc. Est-ce que les présidents de ces comités, en vertu des règlements de la Chambre, sont nommés par l'Orateur ou le vice-président de la Chambre? Pas du tout. Les règlements veulent que dans cette circonstance ce soit les membres du comité qui élisent leur président et, s'il n'y a pas quorum il est du devoir du président de lever la séance.

Dans l'enquête Lumsden qui a eu lieu, sous l'ancienne administration, en 1911 je crois, je faisais partie de ce comité—trois députés de ce comité ont failli à leur devoir en abandonnant le comité. Si je ne me trompe pas, c'était l'honorable ministre du Travail (M. Crothers) M. Lennox, aujourd'hui juge de la cour d'Ontario, et en troisième lieu le député de Hamilton (M. Barker). Ils ont refusé de revenir assister aux séances précisément sur une question de règlement qu'ils avaient soulevée, ce qu'ils ont appelé une question de privilège.

M. le PRESIDENT (M. Robidoux): L'Orateur peut permettre la discussion d'un rappel au règlement; mais la discussion doit être strictement limitée à la question de règlement; je ne puis voir quel rapport il y a entre ce qui a pu se passer devant un autre comité de cette Chambre,—dont l'ho-

norable député vient de faire mention,—et la question actuellement en discussion.

M. WILSON: Le point sur lequel j'insiste est celui-ci: Il me semble que l'argumentation que j'ai faite porte sur la question de règlement; c'est votre pouvoir de siéger, monsieur le président, qui est mis en jeu, voilà pourquoi je cite des autorités.

M. le PRESIDENT: C'est exactement sur l'exemple que l'honorable député donne que j'appuie ma décision, à savoir que dans un comité le choix du président est du ressort exclusif du comité lui-même, tandis que dans mon cas ma nomination relève directement de l'Orateur ou du sous-Orateur.

M. WILSON: Je procédais par comparaison. Vous n'avez de pouvoir pour siéger qu'en autant que ce pouvoir est "within the scope"—je n'ai pas le mot français— c'est-à-dire que votre pouvoir d'occuper le fauteuil présidentiel ne peut vous venir que de deux sources: de l'Orateur et du sous-Orateur.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce que les honorables députés ont dit à ce sujet, et je ne puis voir la moindre raison de revenir sur la conclusion à laquelle en est arrivé le comité il y a douze ou quatorze heures, dans des circonstances absolument identiques. Je crois que la décision du président peut être soutenue pour un très grand nombre de raisons dont la principale est que, de temps immémorial, la pratique du Parlement, du moins, se pratique depuis que je suis membre de cette Chambre, a été, de même qu'en Angleterre, pour le président du comité d'appeler n'importe quel honorable député au fauteuil présidentiel. Comme chacun le sait, l'usage du Parlement est la loi du Parlement. Toutes les questions de règles et de traditions qui gouvernent la procédure de la Chambre ont l'usage pour origine. Il me semble aussi que vous avez reçu du comité toute l'aide que vous pouvez en attendre. De fait, pour une bonne partie, vous l'avez reçue plusieurs fois. Et je crois qu'il serait à désirer que vous donniez votre décision à ce sujet afin qu'un appel ait lieu si cela est nécessaire.

M. PUGSLEY: Je crois pouvoir citer à mon honorable ami des autorités qu'il respectera, l'autorité même de l'honorable député qui occupe le poste distingué d'Orateur de cette Chambre. Ce collègue est inscrit aux débats comme ayant exprimé l'opinion qu'il a appuyé de son vote en 1896, que même l'Orateur suppléant ne peut appeler un député pour prendre sa place. Mon très honorable ami admettra que c'est aller beaucoup plus loin qu'il n'est nécessaire pour nous d'aller. M. Bergeron était alors Orateur suppléant, et comme il lui fallait sortir de la Chambre il avait appelé M. Mara pour le remplacer. Il est intéressant de lire la discussion qui a eu lieu sur cette question. M. McCarthy, qui était l'un des meilleurs avocats constitutionnels en ce pays, comme le sait mon très honorable ami, prétendit que même l'Orateur suppléant ne pouvait nommer un président pour le remplacer. Et parmi ceux qui ont abondé dans ce sens figurait notre collègue qui occupe aujourd'hui le poste distingué d'Orateur de cette Chambre. La discussion est rapportée, pas très longuement, à la page 5732 (v.a.) des " Débats " de 1896:

M. McCARTHY: Monsieur Mara je remarque que vous occupez la place du président de ce comité, et j'aimerais à savoir en vertu de quelle autorité vous avez pris le fauteuil, qui, si je comprends bien, d'après le règlement de la Chambre, appartient au président du comité des voies et moyens. Il me semble que ce comité n'est pas maintenant régulièrement constitué. En vertu de notre règlement, lorsque la Chambre s'est formée en comité, l'Orateur a appelé au fauteuil l'honorable député qui est le président permanent du comité. Or, je ne connais pas d'autorité en vertu de laquelle M. Mara, vous occupez ce poste, et je crois que nous ferions mieux d'attendre que le comité soit convenablement constitué, vu qu'il ne saurait procéder sans président.

Or, je désire que vous vous rappeliez bien ceci: Un fait bien important, c'est que dans ce cas il s'agissait d'un député qui avait été appelé au fauteuil par l'Orateur suppléant, de sorte que la décision est limité à cela:

Sir CHARLES TUPPER: Monsieur le président, je ne suis pas du tout surpris que l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) soulève la question de règlement. Lorsque les gens en sont réduits à l'extrémité il leur faut avoir recours à de mesquines questions de réglement...

Quelques DEPUTES: Parfaitement.

M. PUGSLEY: Cette marque d'approbation est un blâme à l'adresse de gens dont quelques-uns occupent aujourd'hui des positions très éminentes dans la vie publique de ce pays.

Depuis que ce parlement existe, depuis près de trente ans, la pratique invariable de la Chambre aurait dû convaincre cet honorable député qu'il n'avait aucune raison de soulever une question de ce genre. Je crois que depuis 1867 jusqu'à ce soir aucun membre n'a sérieusement prétendu...

C'est ainsi qu'il établit la limite.

...que le collègue qui occupe la position de président de la Chambre ne peut appeler à son aide n'importe quel membre de cette Chambre.

C'est la seule prétention faite par sir Charles Tupper. Ce n'est pas le cas qui

nous est soumis. Ce cas ne fait autorité que pour un cas semblable, et le cas actuel ne l'est pas.

M. BORDEN: Pourquoi alors l'honorable député le cite-t-il?

M. PUGSLEY: Pour montrer le raisonnement des membres qui y ont pris part. Puis sir Charles Tupper cite Bourinot. M. Mara disait en qualité de président qu'il avait droit à la présidence. Parmi ceux qui votèrent contre—c'est-à-dire que la décision du président ne devait pas être approuvée—étaient M. Cameron, un avocat distingué, sir Richard Cartwright, sir Louis Davies, maintenant de la cour suprême du Canada, M. McCarthy, un avocat très distingué, M. Mills, l'autorité éminente en fait de droit constitutionnel, plus tard ministre de la Justice et subséquemment juge de la cour suprême, M. Tyrwhitt, homme public distingué, M. Weldon, avocat éminent du Nouveau-Brunswick, et, comme je l'ai dit, M. l'Orateur actuel de la Chambre des communes.

M. MEIGHEN: Comment la Chambre a-t-elle décidé.

M. PUGSLEY: La Chambre a maintenu la décision du président.

M. MEIGHEN: Quelqu'un a-t-il jamais soulevé cette question depuis?

M. PUGSLEY: Je ne pense pas que quelqu'un l'ait fait. Depuis que je suis membre de cette Chambre, la seule occasion où un honorable député qui n'est pas Orateur suppléant ait été appelé à prendre le fauteuil a été lorsqu'il s'agissait d'un service temporaire, et en pareil cas il a été d'usage pour les orateurs suppléants d'en appeler d'autres à prendre le fauteuil. Mais cela est tout-à-fait différent de ce qui a eu lieu ici. Dans le cas actuel il semble qu'on a, de propos délibéré, appelé certains députés à la présidence. Ce que nous disons, c'est que l'Orateur suppléant, en vertu de la règle, est désigné comme étant le président du comité.

L'Orateur suppléant peut appeler un membre de la Chambre à le remplacer au fauteuil durant son absence temporaire, mais c'est tout. Je soutiens que d'après le règlement, l'honorable député de Peel (M. Blain) ne pouvait occuper le fauteuil parce qu'il n'y avait pas été appelé par l'Orateur suppléant, et il ne pouvait certainement pas vous y appeler lui-même. La loi ne vous permettait pas d'occuper le fauteuil et ce comité n'a pas été formé comme il convenait.

M. CHISHOLM (Antigonish): S'il m'est permis de dire un mot sur cette question, je ferai remarquer que tout député pouvait être appelé à voter et à faire inscrire son vote. Il a, par conséquent, le droit d'exprimer son opinion, et tout avis comportant que le débat s'est assez prolongé ne devrait pas rencontrer l'approbation des députés, libéraux ou conservateurs, qui s'inspirent de la justice. C'est contraire à l'esprit de justice britannique.

M. le PRESIDENT: Je demanderai à l'honorable député de vouloir bien limiter strictement ses remarques à la question de règlement et de ne pas faire de répétition fastidieuse ni d'arguments qui aient déjà été énoncés.

M. CHISHOLM: Comme c'est la première fois que je parle sur une question de règlement, personne, à droite, ne saurait me trouver coupable de répétition fastidieuse.

M. le PRESIDENT: Je prierais, encore une fois, l'honorable député de s'en tenir à la question de règlement.

M. CHISHOLM: N'est-ce pas ce que je fais? N'eût été l'avis qu'on a exprimé je n'aurais pas fait de hors-d'œuvre. Je réclame le droit de prendre part au débat. D'un côté, l'on prétend qu'un président ne peut être désigné que par l'Orateur; de l'autre, que n'importe quel député occupant le fauteuil peut y appeler un autre député. Quant à vous, monsieur le président, vous avez eu la grande bonté—et laissez-moi vous dire que nous apprécions au plus haut degré votre habileté, mais que, député depuis deux ans seulement . . .

M. le PRESIDENT: Il ne saurait être permis à un député de faire des observations comportant un blâme pour celui qui occupe le fauteuil. Je dois prier l'honorable député de vouloir bien s'en tenir strictement au point, sinon je devrai le rappeler à l'ordre.

M. CHISHOLM: C'est ce que je m'efforce de faire. Je suis à expliquer ce que je vais dire.

M. NORTHRUP: Dites-le! N'expliquez pas ce que vous allez dire.

M. CHISHOLM: J'ai pour monsieur le président le plus grand respect, et l'on sait qu'il est honnête et sincère. Mais voici une question grave, une question comme celle qui a déjà soulevé des hommes comme Dalton McCarthy et M. l'Orateur lui-même. On devrait nous rendre une décision sur ce point, non que cela importe beaucoup dans le moment, mais parce qu'il s'agit d'un précédent qu'on pourrait invoquer, à l'avenir, dans des circonstances importantes. Et comme il n'y a pas eu de décision, je pense, en toute déférence pour monsieur le président, qu'il devrait être permis à chacun de nous d'exprimer son opinion devant celui qui occupe le fauteuil.

M. le PRESIDENT: Je mets aux voix. . .

Une VOIX: Monsieur le président . . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

D'autres VOIX: Nous avons la liberté de parole! C'est honteux!

(M. l'Orateur prend le fauteuil.)

M. l'ORATEUR: Faites silence, messieurs, s'il vous plaît. J'ai le regret d'avoir été témoin, ce soir, d'une scène qui est loin de faire honeur à la Chambre des communes. Si un député quelconque se rend coupable de mépris pour l'autorité du président de la Chambre, je serai obligé de lui infliger le rappel à l'ordre.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, voulez-vous nous permettre la discussion . . .

M. l'ORATEUR: Non. J'invite le président à se prononcer sur la question de règlement. A mon avis, cette discussion s'est prolongée au-delà des limites permises.

(La Chambre se constitue de nouveau en comité.)

M. NESBITT: Je désire.....

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. NESBITT: Je veux seulement demander à monsieur le premier ministre quelle interprétation il donne au paragraphe 4 de l'article 13.

M. BORDEN: Je l'ai déjà dit, je base mon opinion non pas sur le paragraphe 4, mais sur l'usage bien établi au parlement britannique depuis une cinquantaine d'années et qui permet au président d'un comité d'appeler un autre député au fauteuil. Cet usage règne au Parlement canadien et je ne l'ai pamais entendu révoquer en doute avant ce jour.

M. KNOWLES: Je désirerais poser à monsieur le premier ministre une question.

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. BORDEN: L'honorable député désire-t-il me poser une question?

M. KNOWLES: Un des partisans du premier ministre ayant lancé ici l'épithète de "rebelles", je demanderai au premier ministre s'il va laisser passer cet incident.

M. BORDEN: Je n'ai entendu aucune expression de ce genre.

M. NEELY: Monsieur le président.....

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. NEELY: Monsieur le président, je voudrais savoir si c'est la coutume.....

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre! Nous voulons une décision du président.

M. NEELY: Je désirais seulement poser une question.

M. Le PRESIDENT.

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. NEELY: Je désire adresser à monsieur le président une question.

M. BORDEN: L'honorable député (M. Neely) ne s'est levé qu'après monsieur le président.

M. le PRESIDENT: Je décide que la question de règlement . . .

M. PUGSLEY: Monsieur le président, je soutiens que l'honorable député de Humboldt (M. Neely) a la parole.

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

D'autres VOIX: Asseyez-vous!

Une VOIX: Respect au président!

(Monsieur l'Orateur prend le fauteuil).

M. l'ORATEUR: J'ai demandé au président de rendre sa décision sur la question de règlement et comme il l'a rendue, le débat est clos. Il faut maintenant une décision de l'Orateur.

Des VOIX: Non! Non!

D'autres VOIX: Oui! Oui!

M. l'ORATEUR: Je dis que la discussion est close.

Des VOIX: Non! non!

Des VOIX: Nous avons la liberté de parole.

M. l'ORATEUR: La discussion est close.

Une VOIX: Elle ne l'est pas.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. VERVILLE: Je voudrais poser une question.

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. VERVILLE: Je voudrais savoir s'il peut y avoir discussion après que vous avez rendu votre décision sur la question de règlement.

M. l'ORATEUR: Non, vous ne pouvez pas discuter.

M. BELAND: Monsieur l'Orateur, je désirerais poser une question.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. VERVILLE: Je désirerais parler sur la question avant que la décision soit rendue.

Des VOIX: A l'ordre! A l'ordre!

M. BELAND: Me serait-il permis de poser une question?

M. l'ORATEUR: Non, parce que j'ai demandé la décision du président. La discussion est close. La décision rendue, vous pourrez en appeler à la Chambre si vous le voulez.

M. BELAND: Vous avez mal compris la question.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur . . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre! à l'ordre!

M. CLARK: Je voudrais savoir...

M. l'ORATEUR: A l'ordre! à l'ordre!

M. CLARK: Je voudrais savoir...

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre! Asseyez-vous!

M. CLARK: Monsieur l'Orateur,..

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Docteur Clark, je vous rappelle à l'ordre pour avoir méconnu l'autorité de l'Orateur et violé délibérément les règles parlementaires, et je laisse à la Chambre le soin de faire respecter son autorité et de vous infliger les sanctions voulues.

M. CLARK: Je désire poser à Votre Honneur une question sur la procédure de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Je vous rappelle à l'ordre pour violation absolue et flagrante des règles de cette Chambre. A l'ordre!

M. CLARK: Je n'avais nullement l'intention de violer les règles de la Chambre. Je voulais seulement vous poser une question.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Des VOIX: Asseyez-vous! A l'ordre! A l'ordre!

Des VOIX: Nous réclamons la liberté de parole!

M. CLARK: Je voulais seulement vous poser une question.

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. CLARK: Je voulais seulement vous poser une question, monsieur l'Orateur.

Des VOIX: A l'ordre! A l'ordre! Asseyez-vous.

M. CLARK: Et par là je voulais tout simplement régulariser la situation.

Des VOIX: Suspension! suspension!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. CLARK: En vertu de quelle règle de la Chambre?...

Des VOIX: A l'ordre! A l'ordre!

M. CLARK: En vertu de quelle règle êtes-vous au fauteuil, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Des VOIX: Très bien! très bien!

M. CLARK: Je pose la question et j'attends une réponse.

Des VOIX: Expulsez-le!

M. CLARK: J'en appelle à l'Orateur.

Des VOIX: Très bien!

D'autres VOIX: A l'ordre!

M. CLARK: J'en appelle à l'Orateur et lui demande s'il a entendu ma question.

M. l'ORATEUR: En réponse à la question je tiens à dire en vertu de quelle autorité j'ai agi. Je cite Bourinot. Il dit que:

> Quand un membre a été rappelé à l'ordre par l'Orateur ou par le président du comité général pour avoir méconnu l'autorité du président de la séance ou enfreint les règles de la Chambre en entravant l'expédition de la besogne de la Chambre ou autrement d'une façon persistante et voulue ou quand un député a commis une infraction quelconque, l'Orateur demandera que ce député soit suspendu, sans qu'on puisse faire de motion ou amendement ou pour ajournement.

J'ai agi en vertu de cette autorité et je laisse à la Chambre le soin de revendiquer sa dignité.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, avec tous les égards dus à votre personne et aux formalités de la procédure parlementaire, je soutiens que vous n'avez pas entendu ma question. Je vous ai demandé si . . .

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

D'autres VOIX: Liberté de parole!

M. PUGSLEY: Je vous prie, monsieur l'Orateur, de maintenir l'ordre dans les rangs de la droite.

M. CLARK: C'est là seulement qu'on défie l'autorité du président . En toute déférence, monsieur l'Orateur, je me demande en vertu de quelle règle vous avez pris le fauteuil.

M. l'ORATEUR: Si je comprends bien, l'honorable député demande en vertu de quelle règle j'ai pris le fauteuil. Eh bien, c'est en vertu de la règle établissant que s'il survient un désordre insolite dans la Chambre ou dans le comité général, l'Orateur peut prendre le fauteuil en tout temps afin de rétablir l'ordre. C'est ce que j'ai fait.

M. BUREAU: Quelle est la règle?

M. BORDEN: Je regrette vraiment que des membres de la gauche aient cru devoir faire cette scène désagréable.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur...

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre! Asseyez-vous!

M. PUGSLEY: La scène a été faite par la droite et non par la gauche.

M. BORDEN: Je ne voulais pas provoquer l'ire de mon honorable ami.

M. PUGSLEY: Je veux defendre nos amis de la gauche.

M. BORDEN: J'espère que l'honoroble député de Red-Deer, qui est non seulement très pondéré et très raisonable, mais qui est, en outre, un gentilhomme, voudra bien . . .

M. LEMIEUX: Un homme fort estimé.

M. BORDEN: . . .présenter des excuses à monsieur l'Orateur, ce qu'il aurait de mieux à faire, dans les circonstances, à mon avis.

M. PUGSLEY: Je propose que la Chambre s'ajourne.

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. BORDEN: J'espère que mon honorable ami de Red-Deer aura la bonté de prendre en sérieuse considération l'avis que je lui ai donné, dans une excellente intention, du reste, car je sais qu'il a agi sous l'influence d'une excitation passagère, et je pense bien qu'il sera le premier à regretter d'avoir participé d'une façon si singulière, à un désordre quelconque dans cette Chambre.

M. CLARK (Red Deer): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas la moindre idée—et je suis heureux que ce silence me permette de parler sur mon ton ordinaire—que dès ses premiers mots, le premier ministre voulût faire allusion à ma personne. Si j'ai élevé ma voix au-dessus de son diapason ordinaire, c'est qu'il le fallait obsolument pour couvrir les quatre-vingts voix qui criaient si fort, de l'autre côté. Je puis assurer au premier ministre que s'il est parfaitement calme dans le moment, je puis imiter le doux murmure du ruisseau et être, moi aussi, absolument calme. Je ne sais quelle offense j'ai pu commettre en demandant à l'Orateur en vertu de quelle règle il procédait. Cette règle, on ne me l'a pas encore lue. Si j'avais prononcé un seul mot susceptible de blesser qui que ce soit, je me serais empressé de le retirer. Je puis vous assurer, monsieur l'Orateur, que je suis un grand admirateur de quiconque mérite de l'admiration, et personne n'a plus que moi de respect pour votre fonction. Je le répète, la seule raison pour laquelle j'ai élevé la voix, c'est que je voulais couvrir les voix des quatre-vingts membres de la droite, tous très excités, et je puis vous garantir que je n'entends rien faire qui puisse blesser les usages ou la dignité de la Chambre. Je cherchais des renseignements, et comme membre de cette Chambre, je travaillais à ce que vous pussiez guidé et protégé contre la conduite extrêmement désordonnée et tapageuse des partisans du premier ministre. Mais si j'ai une rétraction ou autre chose à faire pour me réhabiliter dans l'opinion du premier ministre, ou pour toute autre raison, c'est avec le plus grand plaisir que je me prêterai à tout ce qu'il peut exiger de moi pour me considérer un gentilhomme.

M. TURRIFF: Je suggérerais...

M. BORDEN: Je voudrais en arriver à une entente sincère avec mon honorable ami le député de Red-Deer. L'Orateur l'a rappelé à l'ordre parce que notre collègue, je crois, persistait à rester debout en présence de M. l'Orateur, debout également et faisant des efforts pour obtenir le silence. Le devoir de l'honorable membre, en vertu du règlement, était le s'asseoir et c'est sur ce point que j'apelle son attention. Cependant, je comprends qu'il avoue avoir eu tort, et j'espère, monsieur l'Orateur, que, vu les circonstances, vous allez annuler l'effet de la décision que vous avez rendue à l'égard de l'honorable député et que l'incident va être clos.

M. TURRIFF: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Le député de Red-Deer m'a demandé de lire la règle. La voici:

S'il survient à la Chambre un désordre grave, l'Orateur peut, s'il le juge nécessaire, ajourner la séance, sans mettre la question aux voix, ou suspendre toute séance pour un temps qu'il désignera.

Je cite la règle qui existe en Angleterre, la règle n° 161, mais la nôtre est exactement semblable. Ce que j'ai fait, je l'ai fait avec un extrême regret; mais mon devoir ne me permettait pas d'agir autrement. La règle dit clairement que les députés doivent s'asseoir quand l'Orateur demande le silence. L'honorable député ne s'étant pas assis quand j'ai réclamé le silence à diverses reprises, force m'a été de faire ce que j'ai fait. J'avoue franchement que j'accepte avec grand plaisir la rétractation et les excuses de l'honorable député de Red-Deer.

M. TURRIFF: Ayant siégé très longtemps, le comité devrait lever sa séance. Nous serons probablement mieux disposés lundi, nous serons moins fatigués et notre patience sera moins lassé que maintenant.

M. l'ORATEUR: La question soumise à la Chambre est un rappel au règlement, et il faut qu'il soit décidé avant que nous puissions aborder l'étude de n'importe quelle autre.

(La Chambre se constitue de nouveau en comité.)

M. le PRESIDENT (M. Robidoux): Je décide que la question de règlement. . .

(A cause de la confusion qui régnait dans la salle, la décision de M. le président ne put être entendue).

M. PUGSLEY: Monsieur le président. . .

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. PUGSLEY: Je désire et d'autres désirent comme moi adresser la parole au comité.

M. le PRESIDENT: J'ai décidé . . .

M. PUGSLEY: C'est votre devoir de traiter les membres du comité. . .

M. le PRESIDENT: Je décide que la question de règlement soulevée par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) n'est pas recevable.

M. PUGSLEY: J'en appelle de votre décision, monsieur le président.

Des VOIX: A main levée.

M. OLIVER: Qu'est devenue la question de règlement soulevée par l'honorable député de Peel (M. Blain)?

M. BELAND: Monsieur le président, je vous signalerai que c'est l'honorable député de Peel (M. Blain) qui a soulevé la dernière question de règlement devant ce comité et qu'il n'est pas intervenu de discussion à ce sujet.

M. le PRESIDENT: J'ai rendu ma décision sur cette question-là, et je dirai qu'on ne peut régler qu'une seule question à la fois.

M. BELAND: Je suppose que d'ordinaire on règle la dernière, et dans ce cas je demanderai à monsieur le président de rendre la décision sur la question de règlement soulevée par l'honorable député de Peel.

Le PRESIDENT: J'ai rendu ma décision sur la question de règlement, et tel que j'interprête la règle, il n'est pas permis de discuter. Il doit maintenant y avoir un appel de la décision du président.

M. PUGSLEY: Dites-vous, monsieur le président, qu'il ne doit y avoir aucune discussion sur la question de règlement.

M. le PRESIDENT: Qu'il ne doit pas y en avoir sur un appel.

M. PUGSLEY: L'honorable député de Humbolt (M. Neely) s'est levé et il désire adresser la parole....

Des VOIX: A l'ordre!

M. PUGSLEY: . . . et il n'a pu trouver l'occasion de se faire entendre.

(M. l'Orateur ayant pris le fauteuil, le président fait son rapport ainsi qu'il suit:

Le député de Saint-Jean (N.-B.), (M. Pugsley), a soulevé la question de règlement et émis l'avis que le président du comité n'a pas été nommé par l'Orateur suppléant ni par le président du comité général de règlement. Le président a décidé que la question de règlement n'était pas fondée, et l'honorable député de Saint-Jean fait appel de cette décision.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas du tout le point.

M. BORDEN: Alors, nous allons corriger ce qu'il y a de défectueux. Je propose que le comité se reconstitue et que l'honorable député de Saint-Jean rédige un projet du rapport tel qu'il voudrait qu'il fût.

(La Chambre se constitue de nouveau en comité).

M. l'ORATEUR ayant repris le fauteuil, M. le président fais son rapport ainsi qu'il suit:

L'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) (M. Pugsley), a appelé mon attention sur le fait que je n'avais pas été appelé au fauteuil par Son Honneur l'Orateur, ni par M. l'Orateur suppléant, comme président du comité général; mais que j'avais pris le fauteuil sans l'assentiment de la Chambre, et à la requête de M. Blain qui venait de l'occuper; et M. Pugsley a prétendu que le comité n'était pas régulièrement constitué et que je n'avais pas droit d'agir comme président. J'ai décidé que le comité était régulièrement constitué et que j'avais droit d'agir comme président. De cette décision M. Pugsley en appelle à la Chambre.

La Chambre, consultée, décide qu'elle maintient la décision de M. le président.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Aikins,	Green,
Armstrong (Lambton),	Hartt,
Arthurs,	Hazen,
Baker,	Henderson,
Ball,	Hepburn,
Barker,	Hughes (Victoria)
Barnard,	(Ont.),
Beattie,	Jameson,
Bennett (Calgary),	Kemp,
Bennett (Simcoe),	Lancaster,
Best,	Lewis,
Blain,	McCurdy,
Borden,	McKay,
Bowman,	Marshall,
Boyce,	Meighen,
Brabazon,	Merner,
Bradbury,	Middlebro,
Burrell,	Munson,
Clark (Bruce),	Nantel,
Clements,	Nickle,
Crocket,	Northrup,
Cromwell,	Paul,
Crothers,	Pelletier,
Davidson,	Perley,
Donnelly,	Porter,
Edwards,	Reid (Grenville),
Elliot,	Robidoux,
Fisher,	Rogers,
Foster (King) (N.-E.),	Schaffner,
Fripp,	Sévigny,
Gauthier (Gaspé),	Sexsmith,
Girard,	Sharpe (Lisgar),

Sharpe (Ontario),	Tremain,
Shepherd,	Walker,
Smith,	Wallace,
Smyth,	Webster,
Stanfield,	Weichel,
Steele,	White (Leeds),
Stevens,	White (Renfrew),
Stewart (Lunenburg),	Wilson
Thompson (Yukon),	(Wentworth),
Thornton,	Wright.—82.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Loggie,
Boyer,	Maclean (Halifax),
Buchanan,	MacNutt,
Bureau,	McCraney,
Cardin,	McKenzie,
Carvell,	McMillan,
Chisholm	Marcil (Bonaventure),
(Antigonish),	Marcile (Bagot),
Chisholm	Martin (Montréal) div.
(Inverness),	Ste-Marie),
Clark (Red-Deer),	Martin (Régina),
Demers,	Michaud,
Douglas,	Murphy,
Emmerson,	Neely,
Ethier,	Oliver,
Fortier,	Pacaud,
Gauthier	Papineau,
(St-Hyacinthe),	Pardee,
Gauvreau,	Proulx,
Guthrie,	Pugsley,
Kay,	Reid (Ristigouche),
Knowles,	Richards,
Lachance,	Sinclair,
Lafortune,	Thomson (Qu'Appelle),
Lapointe	Turgeon,
(Kamouraska),	Verville,
Law,	Warnock.
Lemieux,	Wilson (Laval).—51.

M. EMMERSON: Je désirerais, monsieur l'Orateur, attirer votre attention sur l'article 14, concernant les désordres pouvant se produire en comité général.

M. l'ORATEUR: Je ne puis pas m'occuper de cela maintenant, parce que la Chambre ne doit siéger que peu de temps, par suite de l'appel contre la décision du président, et elle se reformera tout aussitôt en comité. Je demande à M. Blain d'occuper le fauteuil.

(La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blain).

M. GRAHAM: Me sera-t-il permis de vous rappeler qu'il y a une motion demandant que le président quitte le fauteuil. C'est là la motion que nous discutons depuis quelques heures.

M. le PRESIDENT: J'en arrive à cela. Je désire que le comité saisisse parfaitement la question qui est maintenant en discussion. La question soumise et qui doit être discutée est que le président quitte maintenant le fauteuil.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) (texte): Monsieur le président, lorsque j'ai parlé cette après-midi, vers cinq heures, je donnais des raisons en faveur de la motion pour que le comité lève sa séance, afin de nous permettre de prendre un repos bien nécessaire.

On a discuté la question de l'état sanitaire de cette salle et on s'est demandé si cet état était bien propice pour la députation qui s'y trouve enfermée depuis de longs jours. On a traité cette question au point de vue théorique et scientifique. Je crois qu'il est absolument nécessaire de la traiter au point de vue pratique. Je dis qu'à ce point de vue cette salle n'est pas dans un état pour nous permettre de faire aucun travail sérieux. Il est injuste de nous faire travailler pendant deux semaines sans interruption et, par conséquent, sans que cette salle ait été nettoyée. Il est injuste de faire travailler le personnel à toute heure du jour et de la nuit, de garder ici les employés et les messagers sans repos.

Est-il raisonnable pour tout homme qui connaît les choses sanitaires, de nous demander de siéger dans une Chambre où les tapis sont imprégnés de toutes sortes de microbes, C'est injuste, monsieur le président, et je dis qu'au point de vue sanitaire nous devrions lever la séance du comité. L'atmosphère est complètement vicié. L'air est tellement vicié que cela se voit à l'œil nu.

On dit qu'il faut fermer la ventilation à cause des courants d'air. S'il faut fermer la ventilation, alors qu'on laisse aller la députation, et l'on pourra ouvrir toutes les fenêtres de cette salle afin de renouveler l'air.

Il est injuste de faire travailler le personnel jour et nuit pour le salaire qu'il reçoit pour un travail de jour raisonnable.

De plus, il y a des choses de grande importance à mettre devant la Chambre. Ainsi, le comité chargé de faire une enquête sur la question de la pension des vieillards a bien des témoins à entendre, témoins venant de différentes parties du pays. Des professeurs de sociologie et d'autres personnes de grande compétence devraient être entendus par ce comité afin de lui permettre de faire ensuite un rapport à cette Chambre.

Je voudrais, pour ma part, amener des questions des plus importantes devant cette Chambre. Je voudrais discuter des questions qui intéressent toute la population, non seulement les ouvriers, mais aussi les hommes de profession. Je voudrais discuter des question concernant la santé publique.

Ce sont là autant de questions importantes que nous devrions discuter devant cette Chambre. Voilà la raison pour laquelle on devrait lever la séance de ce comité.

Je le répète, nous siégeons dans des conditions très dangereuses pour notre santé.

Je suis convaincu que vous-même, monsieur le président, vous entretenez les mêmes sentiments que moi sur ce point. Il

n'y a qu'ici où un tel état de choses puisse subsister.

Si l'officier sanitaire de cette ville pénétrait dans cette salle en ce moment—et quant à cela, la même chose aurait pu se produire il y a déjà près de quinze jours—il mettrait immédiatement toutes les pièces sous verrou et verrait à une désinfection générale. Si je ne mettais pas cet état de choses devant la population, je croirais avoir manqué à mon devoir. Je me lève ce soir pour protester contre l'attitude du Gouvernement dans cette Chambre depuis quinze jours. Je m'adresse à l'honorable premier ministre, que je vois en ce moment à son siège, pour lui demander de lever la séance. Je sais bien que vous allez me dire, monsieur le président, que dans quelques heures il sera dimanche matin et alors le comité se lèvera de lui-même. Il n'en est pas moins vrai que depuis lundi dernier, à trois heures de l'après-midi, nous avons siégé incessamment, ce qui fait une séance d'environ cent trente heures.

Je demande au chef du Gouvernement de considérer un peu sa santé à lui-même et la santé de la députation—quant à moi, je suis solide et n'ai pas trop à me plaindre—dont le plus grand nombre sont des pères de famille qui se doivent à leur famille et à leurs enfants. Je dis à l'honorable chef du Gouvernement qu'il est de son devoir de protéger ses collègues de la Chambre des communes. J'irai plus loin: je dirai que ce que nous faisons ici en ce moment est propre à exciter la colère de la population ouvrière du pays, propre à la pousser à la révolution. C'est un mot radical peut-être pour cette Chambre, mais non pas pour moi. Je n'en dirai pas davantage pour le moment, mais je suis sérieux quand je parle ainsi.

M. NEELY: J'ai saisi l'occasion, cette après-midi, de présenter quelques observations au sujet d'une motion demandant que le président quitte maintenant le fauteuil, et j'ai tout lieu de croire que le règlement me permet de développer mes observations, pour un raison particulière, au paragraphe 4 de l'article 13 du règlement, ainsi conçu:

En l'absence du président du comité général l'Orateur, en appelant la Chambre à se former en comité avant de quitter le fauteuil, nomme un membre président du comité. Les règles de la Chambre, en tant qu'elles sont applicables sont observées en comité général, excepté celle relative à l'appui préliminaire des motions et celle qui limite le nombre de fois qu'il est permis de prendre la parole.

Je considère donc, monsieur le président, que, d'après votre décision, le règlement me permet de développer mes observations de cet après-midi. Ce n'est pas mon intention de parler au long des différents points que j'ai soulevés.

M. le PRESIDENT: Pourrais-je faire observer à mon honorable ami que la question actuellement en discussion est de savoir si le président quittera le fauteuil, et je viens demander à mon honorable ami de borner à cela ses observations.

M. NEELY: Assurément, vous admettez bien que je dois savoir en quoi consiste la question actuellement en discussion.

M. le PRESIDENT: Je suis sûr que mon honorable ami bornera ses observations suivant qu'il en a été décidé par le président.

M. NEELY: Je ne crois pas avoir rien dit qui pût être contraire à cela. En fait, je n'ai pas abordé la moindre discussion. Je ne faisais simplement qu'indiquer en quel sens, selon moi, j'avais expliqué dans une certaine mesure les observations que j'avais commencé à faire cet après-midi.

M. le PRESIDENT: Je ne veux pas qu'il y ait malentendu avec mon honorable ami. Je lui ferai remarquer que quand le comité a commencé à siéger, après que l'Orateur eût quitté le fauteuil, la question soumise était de savoir si le président devait quitter le fauteuil. Mon honorable ami intervient ici, je crois, pour demander qu'il lui soit permis de continuer ses observations en vertu d'une clause spéciale du règlement.

M. NEELY: Pas du tout. Je rappelais tout simplement le règlement de la Chambre qui énonce qu'en comité un représentant peut parler plus d'une fois, et je comprends parfaitement que la motion en discussion demande que le président quitte le fauteuil. Il n'y a qu'un seul point sur lequel je désire attirer l'attention du comité, et pouvant faire désirer que le président quitte le fauteuil. J'attire là-dessus tout particulièrement l'attention, parce que le premier ministre est en ce moment à son siège, et qu'il ne l'était pas cet après-midi quand j'ai parlé de cela. J'appuie cette motion, monsieur le président, pour la raison très importante que je crois que l'occasion devrait être offerte immédiatement aux membres du Gouvernement, ou au premier ministre lui-même, de prendre en considération immédiate la situation très grave en laquelle se trouve ce comité, en ce qui concerne l'objet ou les affaires de ce comité, et la raison pour laquelle ce comité siège depuis deux semaines pour la discussion d'amendements qui, à un certain moment ce matin, ont été déclarés par cette Chambre être absolument irréguliers. Je ne trouve rien à redire à l'application du règlement qui a été faite au début de cette séance verdict et la volonté de la majorité. Mais monsieur le président, voici la situation. Pour le cas où la motion actuellement pendante, que le président quitte le fauteuil, ne soit pas adoptée, alors, si je ni à la décision du président, ni à la décision de la Chambre. Je suis l'un des membres de la minorité de cette Chambre, et, cela étant, je suis forcé d'accepter le

comprends bien, ce comité reprendra la discussion de l'article 2 du projet de loi, et à ce propos je crois qu'un amendement a été proposé. Il nous faudra donc reprendre la discussion de cet article et de cet amendement. Et bien, voici en quoi consiste la gravité de la situation que je veux exposer au premier ministre, et je suis sûr qu'il reconnaîtra qu'en effet cette situation est très grave. Le premier ministre admettra que, depuis deux semaines, par son consentement et sous sa direction, ce comité délibère sur les articles 1 et 2 du bill concernant le don pour aider la marine impériale, et que tout le temps qu'ont duré ces deux semaines il y a eu en suspens un amendement ainsi qu'un sous-amendement. Ce matin, je le répète, la Chambre a approuvé la décision du président, qui a été rendue sur la question de règlement soulevée par le premier ministre, comportant que ces amendements n'étaient pas réglementaires et que, par conséquent, toute la discussion qui avait eu lieu depuis ces deux semaines était irrégulière.

Si ma mémoire est fidèle, quand l'honorable représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) a soumis son amendement, on souleva l'objection que son amendement était irrégulier. Ce point-là ne fut pas décidé avant que la motion actuellement pendante eût été introduite. Vous vous rendez compte, monsieur le président, et je suis sûr que le premier ministre se rend aussi compte de la gravité de la situation. Je dois dire en toute sincérité que des membres de cette Chambre appartenant aux deux partis et sans doute aussi beaucoup de membres de la gauche ont donné depuis deux semaines toute leur attention à cette question. Nous nous trouvons être absolument sans aucune direction, quant aux droits, pouvoirs et privilèges de discussion qui nous resteront si cette motion est rejetée et si ce comité reprend la délibération de l'article 2 de l'amendement proposé par l'honorable représentant de Wellington-sud. Je ne suis pas responsable de cette situation, et aucun membre de la gauche n'en est non plus responsable. Le premier ministre a pris lui-même la responsabilité de soulever le point qui a mis le comité en une telle posture que nous en étions arrivés à ignorer, à la gauche de cette Chambre, en quoi consistait réellement le sujet en discussion. Si cette décision—je ne mets pas la chose en question—est soutenue, alors je crois que cette motion devrait être adoptée, afin que le premier ministre puisse avoir l'occasion de donner à cette question toute son attention. Comme nous désirons conserver le règlement, en la forme où il a été établi suivant la pratique et procédure parlementaire régissant les discussions en cette Chambre, nous désirerions avoir la décision du premier ministre et aussi quelques renseignements sur la ligne de discussion que nous pouvons suivre et qui conviendrait avec la motion qui pourrait être alors pendante. Je crois que le premier ministre admettra que si cette motion actuellement pendante, que le président quitte le fauteuil, n'est pas adoptée, assurément la responsabilité devrait en incomber au premier ministre, car c'est lui qui a assumé la responsabilité de soulever le point que les autres amendements soumis à la Chambre n'étaient pas réguliers. Il admettra que c'est son devoir de faire connaître aux membres de ce comité, appartenant aux deux partis, ce qu'il considère devoir relever et être du ressort du sujet en discussion

M. BORDEN: Je n'ai pas le droit, monsieur le président, de diriger nos honorables collègues. C'est là le devoir du président, en tant qu'il s'agisse de question de règlement. Je ne crois pas que la situation présente aucune difficulté sérieuse. Deux amendements ont été déclarés irréguliers, et alors mon honorable ami de Wellington-sud a proposé un amendement. Un autre membre de la Chambre—et ce ne fut pas moi—a soulevé la question de règlement. Cette question ne fut pas décidée. Alors qu'elle était en discussion, une motion fut présentée demandant que le président quittât le fauteuil. J'incline fortement à croire qu'une semblable motion présentée après qu'un rappel au règlement a été demandé et que la décision du président a été rendue, est entièrement irrégulière. Je ne crois pas que cela puisse se faire quand le rappel au règlement est en discussion. S'il en est autrement, on pourrait éviter tous risques de désordres en proposant l'ajournement de la séance ou en proposant que le président quitte le fauteuil. Cependant, la question de règlement n'a pas été discutée. Mon honorable ami me demande en quoi consiste la situation. La situation est celle-ci: à moins que la question de règlement sur lequel j'ai attiré l'attention ne soit décidée, ainsi que je crois qu'elle devrait être décidée, nous continuerons à discuter la motion demandant que le président quitte le fauteuil. Cette motion est décidée dans la négative, il y aura ensuite la délibération de l'amendement de mon honorable ami de Wellington-sud, et de la question de règlement concernant cet amendement. Si le point était décidé en faveur de la vitalité de l'amendement de mon honorable ami de Wellington-sud, nous passerions ensuite à la discussion de cet amendement, puis—après un temps plus ou moins long—nous irions aux votes. Quant à ce qui pourrait suivre, mon honorable ami de Humboldt est là-dessus aussi bien renseigné que je puis l'être moi-même.

M. NEELY: Je regrette beaucoup d'avoir à dire que je ne suis pas plus avancé qu'auparavant. Je ne vois pas que nous puis-

sions retirer grand avantage de la réponse du premier ministre. Je ne vois pas que nous, les membres de la gauche, ayons grand avantage à attendre ou à retirer si la motion que le président quitte le fauteuil était adoptée. Je suis certain que le premier ministre n'a aucune intention de me traiter ou de traiter tout autre membre de ce comité autrement qu'en nous témoignant la plus sérieuse considération. D'après les règlements qui ont été établis aujourd'hui—et que je ne mets pas en question; je n'ai pas le droit de les mettre en question, il ont été adoptés par la Chambre—il me semble qu'un membre de cette Chambre est absolument sans direction, et ne possède aucun renseignement, en ce qui concerne l'objet pour lequel un bill passe par la phase du comité. J'appuie une motion demandant que vous quittiez le fauteuil, afin que le premier ministre puisse avoir une nouvelle occasion de donner son attention à la chose; car je soutiens que c'est à lui qu'incombe la responsabilité pour la direction du débat dans ce comité et dans cette Chambre. Je dis que le premier ministre a assumé la responsabilité pour la direction du débat durant les deux semaines qui viennent de s'écouler, non pas pour l'objet ou le caractère de la discussion, mais pour l'opportunité, l'autorité, le bien fondé de la discussion et la classe d'amendements proposés. Vu les règlements qui ont été établis, et étant donné que nous, les membres de la gauche, avons bien le droit de redouter que ce qui s'est déjà passé continuera à être la pratique du comité et de la Chambre, si cette motion n'est pas adoptée et si nous nous formons en comité général, nous sommes absolument dans l'impossibilité de comprendre pour quelle raison ce bill a jamais été discuté en comité, ou pour quelle raison aucun bill quelconque aurait à passer par cette phase. Je suis certain que le premier ministre admettra le bien fondé de notre demande, que vous quittiez le fauteuil, afin qu'il puisse nous diriger et nous mettre à même de pouvoir discuter cette question et tout amendement quelconque qui pourrait être présenté sans risquer de nous voir rappeler au règlement. Il n'est guère agréable de discuter une question durant deux semaines et de découvrir soudainement que nous avons discuté à côté de la question. Il n'a pas dû, non plus, être agréable au premier ministre de s'apercevoir qu'une discussion de deux semaines, qui s'est poursuivie sous sa direction, n'était pas régulière. Le premier ministre a dû être très occupé sur ces dernières semaines. Je répète que la motion actuellement pendante devrait recevoir l'assentiment de la Chambre, afin, comme je l'ai dit, que la Chambre puisse avoir l'avantage d'une direction quelconque quand elle se formera en comité, en ce qui concerne le cours que le débat devra prendre, les matières qui pourront convenablement former le sujet de la discussion, et la nature des amendements qui pourront être proposés pour les diverses clauses du bill.

M. TURRIF: Je viens de redemander au premier ministre si, étant donné les circonstances sur lesquelles mon honorable ami de Humboldt a attiré l'attention, et si en outre on veut bien remarquer que dans une heure et demie ou à peu près nous serons au dimanche matin et que nous avons été en séance continuelle depuis lundi, il ne semblerait pas opportun au premier ministre de proposer le renvoi de la discussion et de demander ensuite l'ajournement de la séance.

M. BELAND: Je désire adresser la même demande en français au premier ministre; il a montré ce matin qu'il connaissait si bien la langue française.

M. BELAND (Beauce) (texte): Je désire faire quelques courtes observations à l'appui de la demande que je formulerai dans quelques instants.

Monsieur le président, nous avons discuté pendant près de deux semaines deux amendements qui n'étaient pas au point. Il y a seize ans que je siège dans des assemblées délibérantes. J'ai siégé à Québec où j'ai eu pour collègue l'honorable ministre des Postes. Or, il sait comme moi que pareille circonstance ne s'est jamais présentée devant la législature ni ici.

Jamais on n'a siégé quarante-huit ou cinquante-sept heures sans discontinuer. Voilà pourquoi je dis que nous sommes en face d'une situation extraordinaire.

Il y a parmi les députés un certain nombre qui ont siégé pendant cinquante heures en permanence. Pour ma part, à l'exception de quelques minutes pour prendre mes repas, je suis ici depuis jeudi matin. Voilà donc soixante et trois heures que je siège, et, certes, ce n'est pas par caprice que je l'ai fait, mais parce que j'y étais obligé, parce que mon devoir me le commandait.

L'honorable premier ministre se rappellera parfaitement qu'il y a six ou sept ans le ministre du Commerce (M. Foster) déclarait dans une circonstance à peu près semblable à celle-ci, ou qui lui ressemblait sous certains rapports, qu'un député qui venait siéger ici exposait sa vie, voulant nous faire comprendre que nous siégions dans des circonstances telles que nous courrions des dangers sérieux pour notre santé.

Ai-je besoin de rappeler au premier ministre que tous les grands établissements d'éducation sont pourvus de moyens perfectionnés de ventilation. Prenez même les écoles élémentaires, ne sont-elles pas pourvues d'un système de ventilation? Et pourtant les heures de classe ne sont que

de neuf heures du matin à quatre heures de l'après-midi. Toutes les nouvelles églises et salles de réunions publiques sont également pourvues de système de ventilation perfectionnée.

Nous savons que l'air d'une salle où un grand nombre de personnes sont réunies est rempli de germes morbides et que cet air se vicie de plus en plus dès que le nombre de personnes est plus considérable.

Nous, les députés, nous sommes dans une situation inférieure sous ce rapport à celle des employés de fabrique. Les ouvriers de ces manufactures sont mieux que nous au point de vue sanitaire, parce qu'il y a des lois provinciales qui pourvoient à la protection de la santé des ouvriers des usines.

Je parle surtout des membres du cabinet parce que je comprends que leur devoir est encore plus onéreux pour eux que pour les autres.

L'homme ne vit pas seulement de pain, mais aussi d'air et de sommeil, bien que cela puisse paraître un peu singulier.

M. SEVIGNY: L'honorable député me permettra-t-il un question? Je désirerais savoir s'il va nous charger quelque chose pour cette consultation.

M. WILSON: Le député de Dorchester pense toujours aux honoraires.

M. BELAND: Je comprends que mon honorable ami n'insiste pas pour avoir une réponse. La seule récompense que je désire, c'est que le Gouvernement nous accorde l'ajournement que nous réclamons.

Pour vous donner un exemple, monsieur le président, l'autre matin, mon ami de Kamouraska (M. Lapointe) était à adresser la parole. Au bout de quarante ou cinquante minutes, il se sentit presque suffoqué, tant l'air était vicié dans cette salle. La même chose est arrivée au député de Mégantic (M. Pacaud).

Mais la principale raison que je désire faire valoir est celle-ci: Nous sommes tous des chrétiens, quel que soit le culte que nous professions, et comme chrétiens nous sommes obligés de remplir les devoirs qui nous sont prescrits le dimanche. Alors, je vous le demande, monsieur le président, s'il est bien possible aux membres de cette Chambre, après avoir siégé depuis le lundi jusqu'au samedi soir, c'est-à-dire, pendant cent vingt-neuf heures sans ajournement, de remplir leurs devoirs religieux demain? Comment l'honorable premier ministre et le ministre des Postes, ainsi que tous les membres des deux côtés de cette Chambre, seront-ils en position d'assister au service divin? Je me décharge de cette responsabilité en la plaçant sur les épaules de l'honorable premier ministre.

Je comprends que l'honorable premier ministre va se rendre à notre demande. Aussi je n'insisterai pas davantage, remettant à plus tard ce que j'ai encore à dire.

M. BELAND.

M. MARTIN (Régina): Monsieur le président. . .

M. BELAND: Je croyais que nous allions ajourner. Je n'ai pas fini.

Quelques VOIX: Au vote!

M. MARTIN: Je ne crois pas qu'on pourrait m'accuser d'avoir prolongé sans raison un débat en cette Chambre. En réalité, et depuis le peu de temps que je suis ici, ce n'est relativement qu'en de rares occasions que j'ai pris la liberté d'adresser la parole. Il est vrai que sur ces derniers jours, ou ces dernières semaines, j'ai pris quelque peu part aux discussions sur la question de la marine. Mais, monsieur le président, je vous ferai remarquer que durant les discussions qui ont eu lieu sur les différentes questions de règlement, je n'ai jamais élevé la voix. Je ne vous demande que quelques minutes pour la discussion de la question actuellement pendante, et qui est, je crois, que vous quittiez le fauteuil maintenant. Eh bien, sans m'engager dans aucune répétition fastidieuse, j'aimerais à faire observer, comme jeune membre de la Chambre, représentant une partie du pays qui prend intérêt à tous les sujets dont cette Chambre est saisie, y compris la question navale, qu'il me semble que la discussion engagée depuis deux ou trois semaines devant le comité a été une discussion entièrement inutile.

Quelques VOIX: Très bien!

M. MARTIN: Il me semble que si le Gouvernement avait agi judicieusement dans la soirée de lundi de la semaine dernière, le comité aurait pu alors s'ajourner. Si je me rappelle bien, l'article 2 du présent bill n'était en discussion que depuis deux ou trois heures quand le leader de l'opposition demanda l'ajournement pour ce soir-là. Il me semble que tout homme raisonnable admettra qu'une heure du matin ne saurait être une heure intempestive pour demander au comité de s'ajourner. Depuis que je fais partie du Parlement, ce n'est qu'en de rares occasions que j'ai vu la Chambre ou le comité siéger passé minuit. Si l'on songe que ce débat se poursuit maintenant depuis deux semaines, ce qui est une période sans précédent dans les annales de cette Chambre, il y a là des raisons bien fondées pour demander que le comité s'ajourne et fasse rapport. Si le Gouvernement avait consenti il y a deux semaines à l'ajournement du comité, il aurait été aussi avancé qu'il l'est maintenant. Nous avons lu dans certains journaux, et nous avons aussi entendu dire en cette Chambre, qu'on nous menaçait de la clôture, et nous avons vu aujourd'hui appliquer à la Chambre une forme adoucie de clôture.

M. le PRESIDENT (M. Blain): Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il

s'écarte de la question actuellement soumise au comité.

M. MARTIN: Je crois, monsieur le président, que vous pourriez attendre une minute encore afin de me donner le temps d'en arriver au point que je désire faire ressortir, et qui est que le Parlement étant en séance depuis deux semaines sur une grande question au sujet de laquelle il y a des divergences considérables d'opinion entre les deux partis, c'est bien là la raison la plus péremptoire que nous pourrions invoquer pour demander maintenant au comité de s'ajourner. J'allais dire que si le comité s'ajourne jusqu'à lundi, il serait possible qu'alors nous n'entendrions plus parler de menaces de clôture. Si le Gouvernement a l'intention d'appliquer la clôture, qu'il modifie donc le règlement du comité, qu'il se présente hardiment et qu'il applique ce règlement suivant la pratique britannique. Ce dont nous avons été témoins ce soir, monsieur le président, n'était certes pas à l'honneur de la Chambre, alors que le mot "rebelles" a été lancé en cette enceinte. Le parti conservateur, monsieur le président, ne détient pas le monopole de la loyauté en ce pays. Vous n'avez qu'à jeter les yeux en arrière, monsieur le président, et vous verrez qu'il y a soixante ou soixante-dix ans les seuls rebelles en ce pays étaient les tories.

M. le PRESIDENT: Je crois que cette expression devrait être retirée.

M. MARTIN: Je ne mets pas votre décision en question, monsieur le président, et je retire le mot "rebelles", mais je vous demanderai de rappeler ce soir à la Chambre qu'en 1847 le parlement à Montréal a été incendié par les prédécesseurs du parti tory d'aujourd'hui. Je n'applique pas le mot "rebelle" à aucun membre de cette Chambre, mais à ceux qui ont brûlé le Parlement en 1847, et qui étaient des tories.

M. le PRESIDENT: Je ferai remarquer à mon honorable ami qui s'éloigne beaucoup de la discussion, et je lui demanderai de prêter aide au président pour qu'il maintienne le decorum voulu en cette Chambre.

M. MARTIN: C'est bien ainsi, monsieur le président, que j'ai toujours agi depuis que je fais partie de cette Chambre, c'est-à-dire en appuyant le président ou l'Orateur, quel que fût celui occupant ces fonctions, et je crois que mon passé en cette Chambre confirme ce que je viens de dire. Comme le sujet ne paraît pas être du goût de monsieur le président ou de ces honorables messieurs de la droite, je n'en dirai pas plus là-dessus, mais j'appuie sur le fait qu'on nous a appliqué la clôture en cette Chambre aujourd'hui, bien ce que ce fût sous une forme très adoucie.

M. le PRESIDENT: Je demanderai à mon honorable ami de retirer cette expression, c'est-à-dire qu'une forme adoucie de clôture a été appliquée à la Chambre.

M. MARTIN: Je professe le plus grand respect pour les décisions du président, mais c'est à condition que ces décisions aient pour elles le sens commun.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Mon honorable ami devra aussi retirer cette expression.

M. MARTIN: Je ne parle pas ici du tout, monsieur le président, de votre propre sens commun.

M. le PRESIDENT: Je prends mon honorable ami à son propre mot, c'est-à-dire qu'il est désireux de prêter aide au président pour maintenir l'ordre dans ce comité, et je viens lui demander de retirer cette expression.

M. MARTIN: Si vous croyez, monsieur le président, que je voulais parler de votre sens commun, je retire l'expression.

M. le PRESIDENT: La question est de savoir si mon honorable ami retire l'expression.

M. MARTIN: Je l'ai retirée, dans la mesure où la chose vous concerne personnellement, monsieur le président. Mais ce que je tiens à dire, monsieur le président, c'est qu'en cette Chambre des communes, aujourd'hui, siégeant en comité, la clôture a été appliquée en deux occasions différentes.

M. le PRESIDENT: J'ai déjà demandé à mon honorable ami de retirer cela, et par déférence pour le président mon honorable ami a retiré l'expression. Il revient de nouveau là-dessus, et alors je dois lui demander de retirer de nouveau l'expression.

M. MARTIN: Je crois que ma conduite en cette Chambre me justifie de dire que j'ai le plus grand respect pour les décisions du président, que j'ai toujours respecté ces décisions, et que j'entends bien toujours en agir ainsi. Cependant, je ne puis pas retirer ce que j'ai dit que la clôture nous avaient été appliquée, parce que la clôture nous a certainement été appliquée.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Je dois demander à mon honorable ami de retirer cela.

M. MARTIN: En vertu de quelle règle et de quelle autorité, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Mon honorable ami retire-t-il, oui ou non, ce qu'il vient de dire?

M. MARTIN: Si je retire cela et si je viens de dire que la clôture ne nous a pas été appliquée, j'énonce une chose qui

n'est pas vraie en ce qui concerne les délibérations de cette Chambre, et je n'ai pas l'intention de le faire.

M. BORDEN: Mon honorable ami se rendra compte qu'aucun membre de cette Chambre n'est libre de censurer les délibérations de cette Chambre. On a rappelé à diverses reprises au cours de ce débat qu'il y avait à ce sujet une règle bien précise.

M. PUGSLEY: Assurément, mon honorable ami ne doit enfreindre aucune règle de la Chambre en énonçant un fait.

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Je soulève la question de règlement.

Le PRESIDENT: Mon honorable ami de Régina a la parole.

M. le PRESIDENT: Mon honorable ami de Régina a la parole.

M. MARTIN: Bien volontiers.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami m'a cédé la parole.

Quelques VOIX: A l'ordre! Asseyez-vous.

M. PUGSLEY: Vous avez demandé à mon honorable ami de Régina de retirer les mots dont il s'est servi qu'une forme adoucie de clôture nous avait été appliquée aujourd'hui. Que doit-on entendre par clôture, monsieur le président? C'est mettre obstacle à la discussion. Il n'y a aucun déshonneur pour un parlement à appliquer la clôture. Cela se fait aux Etats-Unis, en Angleterre et en France. L'Orateur a invité M. le président à poser la question sans autre discussion, et mon honorable ami a qualifié cela comme étant une forme adoucie de clôture. Ces mots ne sont pas assez énergiques pour désigner la mesure de clôture qui nous a été appliquée aujourd'hui.

M. le PRESIDENT: Mon honorable ami devra retirer cela.

M. MARTIN: J'ai fait la déclaration que sous une forme mitigée la clôture était appliquée à cette Chambre aujourd'hui dans deux cas distincts. Si vous pouvez me faire admettre que cette observation est d'une manière quelconque blessante ou qu'elle contrevient en quelque façon aux règles de la Chambre, ou que j'ai délibérément affirmé une chose qui n'est pas vraie, je serai heureux de la retirer. Mais l'assertion est absolument exacte et j'aurais pu la faire avec beaucoup plus de force que cela. Il y a eu tentative de bâillonner la liberté de parole.

Quelques DEPUTES: Parfaitement.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je compte que l'honorable député va aussi retirer le mot "bâillonner". Je suis certain que mon honorable ami va aider le président à faire observer les règles de la Chambre.

M. MARTIN: Quel mot avez-vous dit?

M. le PRESIDENT: "Bâillonner."

M. MARTIN: Avez-vous dit qu'il n'est pas parlementaire?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. MARTIN: Alors, je le retire.

M. MURPHY: Je pourrais attirer votre attention, monsieur le président, sur le fait —je ne sais pas si vous étiez dans la salle dans le temps — que l'honorable député de Kingston (M. Nickle), quand il était au fauteuil, et quand il a arrêté la discussion, l'a fait dans les termes mêmes dont s'est servi M. l'Orateur Brand, quand la clôture a été appliquée pour la première fois dans la chambre anglaise, et je pense que c'est l'incident auquel mon honorable ami fait allusion.

M. le PRESIDENT: Je ne trouve pas de forme de clôture dans les règles de la Chambre.

Quelques DEPUTES: Bravo! bravo!

M. le PRESIDENT: Je compte que mon honorable ami va m'aider à maintenir l'ordre. Je ne trouve pas de forme de clôture dans les règles de cette Chambre, et, par conséquent, je dis qu'aucun terme de cette nature ne peut être appliqué aux délibérations du comité.

M. MURPHY: Il n'y avait pas de règle dans la chambre anglaise quand M. l'Orateur Brand a fait ce que j'ai dit.

M. MARTIN: Il faut admettre de toutes parts que la clôture a été appliquée dans cette Chambre aujourd'hui dans deux cas distincts.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. MARTIN: Je dis qu'elle a été appliquée en deux occasions, quand le président du moment a étouffé la discussion contrairement à la règle.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je compte que mon honorable ami va retirer cette assertion, autrement il ne lui sera pas permis de continuer la discussion.

M. MARTIN: Monsieur le président. . .

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Vous ne serez pas entendu. L'honorable député retire-t-il l'assertion?

M. MARTIN: Quelle assertion?

M. le PRESIDENT: Qu'une forme de clôture a été appliquée au débat dans cette Chambre aujourd'hui.

M. MARTIN: Monsieur le président, je refuse absolument de retirer cette assertion.

M. le PRESIDENT: Il ne sera pas permis à l'honorable député de continuer le débat.

M. MARTIN: Je veux interjeter appel de votre décision.

M. le PRESIDENT: Eh bien, interjetez appel. Je demande à l'honorable député de discontinuer ses observations jusqu'à ce qu'il fasse une rétractation; autrement, je vas être obligé de signaler l'honorable député à l'Orateur de la Chambre.

M. MARTIN: J'aimerais à dire que si c'est la manière dont sont appliqués les règles de la Chambre . . .

M. le PRESIDENT: A l'ordre. J'invite l'honorable député à reprendre son siège. Je vais donner à mon honorable ami une autre occasion de retirer son assertion.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! A l'ordre!

Quelques hon. DEPUTES: A l'ordre! A l'ordre!

M. le PRESIDENT: L'honorable député refuse-t-il de retirer son assertion.

M. MARTIN: Je refuse de retirer cette assertion; elle est absolument vraie.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! A l'ordre!

M. MARTIN: Permettez-moi. . .

M. le PRESIDENT: Oui. L'honorable député aura amplement occasion de se conformer à la décision du président. Je demande à l'honorable député de retirer l'assertion qu'il a faite qu'une certaine forme de clôture a été appliquée au débat de cette Chambre cet après-midi.

Quelques DEPUTES: Non! non!

M. PUGSLEY: L'assertion ne peut être retirée.

M. MARTIN: Elle est absolument vraie.

M. le PRESIDENT: Mon honorable ami refuse-t-il de retirer cette assertion?

M. MARTIN: Désirez-vous que je me lève et que je parle tandis que vous êtes debout, ou allez-vous vous asseoir? Voici ce que j'ai à dire, que ce que j'ai dit est absolument vrai et je refuse de retirer l'assertion que j'ai faite que la clôture a été appliquée à cette Chambre en deux occasions différentes.

M. le PRESIDENT: Est-ce que mon honorable ami refuse de faire une rétractation?

M. MARTIN: Oui.

M. le PRESIDENT: Je vais demander à l'Orateur de prendre le fauteuil.

Quelques DEPUTES: Expulsez-le.

D'autres DEPUTES: Essayez pour voir.

(M. l'ORATEUR ayant pris le fauteuil, M. le président fait son rapport ainsi qu'il suit):

J'ai l'honneur de faire part à l'Orateur de la Chambre que l'honorable député de Régina (M. Martin) a refusé d'optempérer aux injonctions du président.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur. . .

M. BLAIN: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Vous n'êtes plus au fauteuil et vous feriez mieux d'observer l'ordre. Je veux obéir à l'Orateur, mais non pas à vous, monsieur. . .

M. BLAIN: J'ai fait mon rapport.

M. l'ORATEUR: Le président du comité général m'a fait rapport que l'honorable député de Régina refuse d'obtempérer aux injonctions du président. Il est de mon devoir de demander à l'honorable député quelle raison il a à donner de ce fait, et s'il croit qu'il n'est pas de son devoir de faire une rétraction et de faire des excuses à la Chambre.

M. MARTIN: Vous êtes, monsieur l'Orateur, tout à fait au courant des règles de la Chambre, et je vous demande de me montrer une seule règle ou un seul mot des ces règles qui indique que l'usage du mot "clôture" dans un débat n'est pas parlementaire ou qu'il est contraire aux règles de la Chambre. Si vous pouvez le faire, je vais retirer les mots dont je me suis servi—mais mon entente de l'affaire c'est que l'usage du mot "clôture" n'est pas anti-parlementaire j'ai fait l'assertion que la clôture avait été appliquée à ce comité aujourd'hui en deux occasions, et je m'en tiens à cette assertion comme étant absolument exacte.

M. l'ORATEUR: Je dois demander à l'honorable député d'obéir à l'ordre du président, autrement, je vais être obligé de faire une chose que je regretterais de faire, c'est-à-dire de rappeler nommément l'honorable membre à l'ordre pour transgression du règlement et refus d'obtempérer aux injonctions du président.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce que d'autres membres de la Chambre peuvent être entendus sur cette question?

M. l'ORATEUR: La question a trait à la conduite d'un député individuellement, et il doit avoir l'occasion de donner des explications.

M. BORDEN: Je demanderai à l'honorable député qui fait fonction de chef de l'opposition de nous faire connaître son sentiment.

M. GRAHAM: La difficulté, si difficulté il y a, se trouve dans ce fait-ci. Deux ou

trois fois, durant la séance du comité, les règles ont été appliquées d'une façon tellement rigide, qu'elles ont établi une procédure absolument nouvelle aux honorables députés de la Chambre. La clôture est l'exercice d'une autorité du Parlement, et l'emploi du mot n'est assurément pas blessant. Si j'étais président du comité et qu'un honorable député eût déclaré que la clôture sous forme mitigée a été appliquée, je ne me sentirais pas disposé à demander à l'honorable député de retirer ces expressions à cause de la présomption qu'ils sont blessants, surtout vu le fait que la clôture a été appliquée jusqu'à un certain point. La majorité peut l'appliquer et elle l'a fait; c'est le seul point qui est en conteste entre l'honorable député de Régina et le président.

M. BORDEN: Peut-être l'honorable député de Régina serait-il disposé a expliquer ses observations comme ayant été faites dans le sens que leur a attribué le député de Renfrew-sud, et à déclarer qu'elles n'ont pas été faites dans un sens blessant.

M. MARTIN: Je crois que je l'ai déjà fait. J'ai déclaré que si le mot clôture était antiparlementaire dans un sens quelconque, ou si l'on pouvait me montrer une règle établissant que l'usage du mot est antiparlementaire ou blessant, je le retirerais, mais je ne crois pas que cela soit.

M. BORDEN: L'honorable député ne s'est pas servi de l'expression dans un sens blessant?

M. MARTIN: Assurément non; j'ai affirmé une chose qui était un fait.

(La Chambre se reforme en comité) (sous la présidence de M. Blain).

M. GRAHAM: Le comité est saisi d'une motion invitant M. le président à quitter le fauteuil, et j'apprendrai à mon très honorable ami le premier ministre que nous allons consentir à retirer cette motion, si le très honorable premier ministre peut trouver le moyen d'ajourner et de permettre aux honorables députés de cette Chambre de s'offrir du repos après leur travail ardu de la semaine qui vient de s'écouler.

M. BORDEN: Je suis disposé à proposer le renvoi de la suite du débat, et je désire faire quelques observations en faisant cette proposition.

M. PUGSLEY: D'après cette entente, je demande à retirer la motion invitant M. le président à quitter le fauteuil.

(La motion de M. Pusgley est retirée.)

M. BORDEN: Je propose le renvoi de la suite de la discussion et, en faisant cette proposition, j'aimerais à attirer l'attention des honorables députés de l'autre côté de la Chambre sur le fait qu'il y a certaines conditions dont il a été question relativement au débat qui se poursuit depuis deux semaines qui ne devraient pas être oubliées par eux et qui certainement ne seront pas oubliées par nous. Il y a deux semaines que nous sommes engagés dans la discussion d'un article qui, ainsi que je l'ai souvent fait observer au comité, se rapproche de la proposition que j'ai faite le 5 décembre dernier et se rapproche aussi de la proposition qui a été faite par le chef de l'opposition le 12 du même mois. J'aimerais à faire observer que j'ai déclaré deux fois que, bien que cet article constitue un assentiment au vote exprimé par les deux partis dans la Chambre au moins deux fois, cet article est resté en discussion pendant si longtemps, si un espace de temps raisonnable était fixé pour l'achèvement du bill en comité, nous serions bien heureux de relâcher la tension qui a été évidente depuis deux semaines, à la condition de plus qu'un temps raisonnable fût fixé pour l'adoption de ce bill par la Chambre. Or, comme des honorables députés de l'autre côté de la Chambre se sont permis de s'exprimer clairement à notre endroit, nous n'avons qu'une chose ou deux à leur dire. J'ai fait la collection de quelques-unes des très intéressantes assertions qui ont été faites par des honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Je ne vais pas fatiguer le comité ce soir avec l'énumération de toutes ces observations. Je vais me contenter d'en relater une. C'est la déclaration faite par l'honorable député de Provencher (M. Mulloy), hier matin ou le matin qui a précédé:

> Le spectacle offert par le Gouvernement du jour est, certes, un spectacle navrant—un Gouvernement qui vient de sortir de l'élection du peuple avec une majorité normale dans cette Chambre de quarante-six ou quarante-huit voix est aussi impuissant qu'un enfant! Le bill actuel est maintenant en délibération depuis quelque temps et le Gouvernement est incapable de le faire adopter. Qu'est-ce que le peuple va dire? Il va dire ce qu'il a déjà dit—qu'il est temps que le Gouvernement retourne devant le peuple, et s'il le fait personne ne s'en apercevra mieux que lui. C'est la première fois dans l'histoire du pays qu'un gouvernement est enchaîné de la manière dont ce gouvernement-ci est enchaîné; il ne peut remuer ni d'un pied ni d'une main, et il ne lui sera permis d'avancer que lorsque ce bill sera soit retiré soit modifié, et qu'il ira devant le peuple pour obtenir de lui un mandat au sujet de ce qu'il devrait faire.

Je ferai respectueusement observer aux honorables députés de l'autre côté de la Chambre que des observations de ce genre, et il y en a eu beaucoup, j'en ai ici une collection, ne sont pas de nature à soulager la tension dont il a été parlé par les honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Ainsi que je comprends la position des affaires dans le parlement du Canada aujourd'hui, la voici, environ 135 députés qui siègent de ce côté-ci (la droite) ont été élus par la population du Canada pour conduire le gouvernement de ce pays tant qu'ils conserveront la confiance du peuple du Canada,

et sans désirer que l'on entende que je fais des menaces ou que je veux dire quelque chose de blessant, je désire informer les honorables députés de l'autre côté de la Chambre que nous nous proposons d'exécuter cette œuvre pour laquelle nous avons le mandat du peuple canadien. Je ne désire pas m'écarter des traditions constitutionnelles de la Chambre, ni faire des démarches qui dépassent ce qui est absolument nécessaire. D'après les exigences de ce qui s'est produit dans le passé ou de ce qui peut se produire à l'avenir, des honorables députés de l'autre côté de la Chambre, plus d'une fois, se sont vantés qu'ils étaient en état de forcer le Gouvernement à dissoudre les Chambre et à aller devant le pays. C'est le défi que certains éléments de la province de l'Ontario n'ont cessé de colporter un peu partout.

S'il était possible à une opposition d'obtenir cela à cette session, il lui serait possible de l'accomplir à la session prochaine et à la session qui suivra. Il en résulterait que la dissolution du parlement, au lieu d'être déterminée ainsi qu'elle l'a toujours été dans le passé, par la couronne avec l'avis des ministres responsables, serait provoquée par l'opposition, une minorité qui siège au Parlement. Je ne crois pas qu'un député qui est en Chambre depuis six ans ou qui l'est depuis une partie quelconque des six dernières années, qu'il siège d'un côté ou de l'autre de la Chambre, puisse m'accuser du désir d'être sciemment injuste pour les honorables députés. Je me suis efforcé d'être absolument juste, mais j'aimerais que les honorables députés se rappellent ceci, que si la minorité a des droits dans cette Chambre qu'il faut respecter, la majorité de cette Chambre a aussi des droits qui ont également droit au respect. Je ne désire pas caractériser d'une façon quelconque ce qui s'est passé dans le comité, il ne serait pas à propos ni convenable pour moi de le faire ce soir, mais je voudrais attirer l'attention des honorables députés sur une déclaration faite par un homme dont l'autorité sera respectée, j'en suis sûr, par tout le monde dans cette Chambre, feu le très honorable William-Ewart Gladstone, qui a dit ceci:

> Ce n'est pas une affaire bien facile que de définir l'obstruction, et je ne vais pas tenter de la définir pour d'autres que pour moi-même. Pour moi, elle paraît être la disposition soit de la minorité de la Chambre soit de quelques individus de résister à la volonté de la Chambre en éludant le règlement.

Une autre autorité considérable, M. Brand, l'illustre orateur de la chambre des communes, a défini l'obstruction avec précision comme étant " l'abus du privilège de la liberté de discussion dans le but d'anéantir la volonté du parlement." Or, nous serons probablement obligés de discuter ce sujet plus tard, et peut-être dans des conditions différentes, mais je crois que tout le monde dans cette Chambre va se rendre compte qu'il est absolument impossible de conduire les affaires du pays, de remplir les fonctions pour lesquelles le Parlement a été créé, si une mesure, même de l'importance de celle qui est sous la considération de la Chambre depuis deux semaines, ne peut pas faire plus de progrès que celui qu'il nous a été permis de faire, en vertu des règles actuelles de la Chambre, relativement à cette mesure. La discussion s'est continuée, non pas entièrement, mais presque sans interruption depuis que le bill a été présenté la première fois le cinq décembre dernier, et je suis sûr que tous les honorables députés de l'autre côté de la Chambre vont se rendre compte que peut-être jusqu'à hier soir, il y a environ vingt-quatre heures, la liberté la plus absolue du débat a été permise, soit en comité, sur la seconde lecture, ou lors du débat de la loi.

M. PUGSLEY: Mon très honorable ami croit-il que de procéder nuit et jour soit de la liberté de discussion.

M. BORDEN: Que mon honorable ami se rappelle les observations que j'ai faites à cet égard, il y a quelque temps, et que je ne répèterai pas. Or, dans ces circonstances, je ne crois pas qu'on ignore que l'attitude des honorables députés, de l'autre côté de la Chambre relativement à cette affaire, est devenue exaspérante jusqu'à un certain point pour la majorité de la Chambre, qui, à tort ou a raison, croit que la ligne de conduite adoptée par les honorables députés de l'autre côté de la Chambre, de l'aveu du moins d'un nombre considérable d'entre eux, a été adoptée dans l'intention arrêtée d'empêcher l'achèvement du bill en comité général. Il est de notre devoir absolu d'écouter, même avec une grande libéralité, les arguments très raisonnables que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre désirent proposer contre cette mesure. Il n'y a eu aucune tentative ni aucun désir d'empêcher cela d'une façon quelconque. Je ne vais pas ce soir faire l'examen de ce qui s'est passé à ce comité depuis deux semaines, sauf que je vais soumettre à mon honorable ami qui dirige l'opposition et aux honorables députés de l'autre côté de la Chambre, que les conditions qui ont eu cours se rapprochent très sensiblement des définitions que j'ai lues à la Chambre ce soir.

Maintenant, il n'est pas désirable que, relativement à une question même aussi importante que la question actuelle, des démarches soient faites par un parti politique quelconque de ce pays pour tenter de réduire les délibérations du Parlement en farce ou pour empêcher les affaires publiques soient exercées. J'espère qu'aucune tentative de ce genre ne sera faite. Je soumets ces observations à mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre avec le dé-

sir sincère de les convaincre qu'il y a deux côtés à la question. Nous ne sommes pas toujours en état de voir les deux côtés et peut-être n'entrevoyons-nous pas la position des honorables députés de la gauche de la même manière qu'ils l'entrevoient eux-mêmes, mais quelles que soient les autres choses qui doivent être exécutées dans le pays, je crois que nous admettons tous que l'administration publique doit marcher, que les affaires publiques du pays doivent être faites, et que les crédits nécessaires pour le service public doivent être votés.

M. MACDONALD: Ils n'ont pas été demandés.

M. BORDEN: Je crois que mon honorable ami n'est pas tout à fait exact sous ce rapport.

M. MACDONALD: Une fois seulement.

M. BORDEN: J'ai fait ce que je considère une demande sérieuse à mes honorables amis de l'autre côté et une réponse m'a été donnée à un moment de cette semaine ou à un moment de la semaine dernière par mon honorable ami de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley). Il est bien vrai que nous n'avons abordé le budget qu'une fois. Mais mon honorable ami se rendra compte, naturellement, que la raison en est que nous avons consacré beaucoup de temps pour avancer l'examen du bill; et après tout, il n'est pas de l'intérêt d'une opposition même qu'un temps aussi énorme soit donné à la discussion d'un projet de loi. Mes honorables amis de l'autre côté peuvent avoir raison, mais je leur soumets que toutes les mesures qui viennent devant le Parlement devraient recevoir une discussion équitable et raisonnable, et que, si le Parlement est prodigue de son temps les deux ou trois premiers mois d'une session, il en résulte généralement que des mesures importantes ne reçoivent pas la considération qu'elle devraient recevoir durant les mois qui suivent de la session. J'ose espérer que les observations que j'ai faites ne seront pas prises par les honorables députés de l'autre côté dans un sens autre que celui que j'ai l'intention de leur donner, et je termine mes observations en me rendant à la demande qui m'a été d'abord adressée par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et en proposant le renvoi de la discussion.

M. GRAHAM: Monsieur le président, je désire faire quelques observations, parce que, ainsi que l'a dit mon très honorable ami, il y a deux côtés, à cette question. J'ai eu depuis deux semaines l'impression très marquée que la minorité de cette Chambre a été traitée q'une manière qui ne sied pas à la dignité d'une majorité, et je désire faire observer que je partage cette manière de voir, et le sentiment qui existe de ce côté-ci (la gauche) à cet égard est absolument général. Il y avait trois heures, lundi soir, que nous discutions en comité l'article 2 quand une tentative a été faite d'appliquer les règles d'une façon très très rigide sur le débat concernant l'article de $35,000,000 du bill, et quand il a été suggéré d'ajourner, le premier ministre a exigé l'adoption de cet article avant de pouvoir obtenir l'ajournement. Je laisse à lui-même de déclarer si quand il était chef de l'opposition il a jamais été traité de cette façon. J'ai été quelques années membre du gouvernement. nous avons siégé deux nuits entières, en tout; en cela était pour terminer une affaire; mais, invariablement, nous avons ajourné bien qu'il y eût contre le Gouvernement d'alors, dans un cas, une disposition qui pourrait presque supporter la définition que mon très honorable ami a donné par la bouche de Gladstone. Mais le Gouvernement a admis l'ajournement à une heure variant d'une à deux heures toutes les nuits dans des circonstances difficiles. Si mon très honorable ami avait suivi cet exemple je crois qu'il y aurait un meilleur sentiment entre les députés des deux côtés de la Chambre au moment actuel, Mais l'humanité est peut-être plus forte à la gauche de l'Orateur qu'elle ne l'est à la droite, parce que la gauche est là pour combattre; et quand on a dit aux députés de l'opposition presque aussi nombreux et, je pourrais dire sans blesser la modestie, plus forts sous d'autres rapports, qu'il leur fallait continuer à siéger sans manger et sans dormir, sauf entre six et huit heures chaque soir, jusqu'à ce que la mesure fut adoptée, je demande à n'importe quel député si, ayant de l'énergie, il ne se serait pas révolté contre ce genre de traitement. Je sais que certains honorables députés disent: Eh bien, nous avons cru que vous adopteriez l'article parce que vous l'aviez déjà voté. La difficulté sur ce point est que nous n'admettons rien de tel. Nous avons voté pour cet article modifié par un amendement. Si cet amendement avait été adopté il aurait changé tout à fait le sens de cet article, et, pour donner la preuve de ceci, nous sommes prêts à voter pour cet article ainsi modifié avant de retourner chez nous. Cela fait de la différence dans le point de vue auquel on se place.

Mon très honorable ami a dit, et avec raison, que dans un gouvernement constitutionnel la majorité doit conduire. Nous admettons cela absolument. Mais la minorité a aussi des droits, et je crois que la minorité n'est pas déraisonnable dans cette Chambre, si elle reçoit un traitement raisonnable de la majorité. Et mon très honorable ami a fait observer, dans un langage très calme, qu'il entend se servir de l'autorité constitutionnelle qui lui a été donnée pour conduire les affaires dans cette Chambre, même s'il lui faut aller très loin et prendre des moyens rigoureux. C'est son privilège; mais, nous, de ce côté-ci,

trouvons que nous avons des droits constitutionnels et nous entendons les exercer d'une façon aussi complète qu'il nous sera possible de le faire. Je suis heureux de savoir que mon très honorable ami a ajourné le débat et j'ai confiance que nous serons dans une aussi bonne condition pour la bataille lundi et de meilleure humeur.

(La motion est adoptée et rapport est fait sur l'état de la question.)

(La séance est levée à onze heures et demie, samedi soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Lundi, 17 mars 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

VACANCES DE PAQUES.

Le très honorable R. L. BORDEN propose:

Que lorsque la Chambre s'ajournera, mercredi, le 19 du courant, elle reste ajournée jusqu'à mardi, le 25 du courant.

Motion adoptée.

EXPLICATIONS SUR DES FAITS PERSONNELS.

L'hon. H. S. BELAND: Je soulève une question de privilège. J'ai lu ce matin dans la "Gazette" de Montréal, cette partie-ci du compte rendu des délibérations de la Chambre, à sa séance de samedi dernier:

Comme des partisans du Gouvernement cherchaient à empêcher différents députés de l'Ouest de parler après que l'Orateur eût décidé qu'ils ne devaient pas parler, le docteur Béland s'exclama: "Criez, criez, fous que vous êtes!"

Il est fort concevable que le désordre qui a régné quelque temps, samedi soir, ait pu empêcher le correspondant de comprendre les observations faites par certains députés. Je tiens à dire que j'ai la plus haute estime pour tous mes collègues des deux côtés de la Chambre et que je ne me suis jamais servi d'un pareil langage à l'adresse de chacun d'eux.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je soulève une question de privilège. J'ai reçu d'Halifax le télégramme que voici:

Halifax, N.-E., 17 mars 1913.

L'hon. R. Lemieux,
Ottawa, Ont.

Le "Herald", d'Halifax, publie une dépêche d'Ottawa, envoyée sans doute par Hamilton, où il est dit que quand le docteur Pugsley a protesté contre la décision du président, samedi soir, il cherchait à le saisir par l'épaule et que vous vous êtes écrié: "Frappez-le, frappez-le". Nous vous demandons d'envoyer une déclaration que nous publierions sous votre signature. Le "Chronicle".

Monsieur l'Orateur, je déclare, avec toute la force que je puis y mettre, que je n'ai pas alors parlé en français et que je n'ai jamais prononcé les paroles qu'on m'attribue. Parlant en anglais, j'ai prononcé ces mots: "Privilège, privilège".

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes) (texte): Monsieur l'Orateur, j'aurais désiré avant aujourd'hui mettre devant vous les faits dont il va être question; mais à cause de la séance continue de la semaine dernière, je n'ai pas pu le faire avant ce jour. Je saisis donc la première occasion qui m'est offerte pour vous exposer ces faits. A la suite d'une assemblée que j'ai convoquée et tenue le 8 mars dernier, à Sainte-Scholastique, dans le comté des Deux-Montagnes, à laquelle assistaient environ 1,200 personnes, et où tous les journaux, les grands quotidiens, étaient représentés; le "Star" de Montréal, dans son édition du 10 mars, a fait un rapport de l'assemblée, intitulé:

Il dit qu'il y aura des élections avant l'été—Calixte Ethier, M.P., déclare que Québec baisse comme puissance politique.

L'article du "Star" qui couvre une colonne de son journal, comporte certain paragraphe que je citerai, en lisant immédiatement un article de l'"Ottawa Evening Journal" du 12 mars courant; lequel reproduit l'extrait en question et le fait suivre de commentaires:

Résultats probables d'une campagne.

Si le Gouvernement Borden en appelait au peuple, à l'heure qu'il est, quelle campagne ferait-on? Parlant à Sainte-Scholastique samedi après-midi, M. Calixte Ethier, député des Deux-Montagnes, a dit ce qui se passerait probablement dans la province de Québec. Voici une partie de mon discours telle que publiée dans le "Star", de Montréal:

M. Ethier commença par déclarer qu'à Ottawa l'influence de la province de Québec était maintenant en baisse. Il compara le cabinet actuel avec celui de sir Wilfrid Laurier. Sous le régime libéral, le premier ministre était un Canadien-français, et maintenant c'est M. Borden; au lieu d'hommes droits et honorables on avait pour ministres des hommes comme Sam Hughes, qui insultait les religieuses et les prêtres, et M. Rogers qui a insulté le délégué du pape. M. Borden lui-même avait été élu par le plus grand comté orangiste du pays.

On est généralement d'opinion qu'un appel au peuple sur le mérite du programme naval Borden aurait pour résultat d'augmenter la majorité du Gouvernement. Cependant, à en juger par le discours de M. Ethier, au moins certains chefs libéraux veulent profiter de la question navale pour s'adresser aux prétendus préjugés de race de la province de Québec et aussi, sans doute, à des préjugés qui existent ailleurs et qui y correspondent. Il rappelle, dans ses arguments, que l'ancien premier ministre était un Canadien-français et que le premier ministre actuel, M. Borden, a déjà été élu député de Carleton. La province de Québec baisse, dit M. Ethier à un auditoire composé de citoyens de cette province-là.

Est-ce que les chefs libéraux ne pourraient avoir confiance dans un appel au peuple sur le mérite de l'argument concernant la marine? Le style de M. Ethier le donne à en-

tendre. Et si c'est ce style là qui doit être adopté comme moyen d'expression de la pensée libérale dans la province de Québec, pourquoi n'en serait-il pas adopté de semblables pour faire les élections dans l'ouest du Canada, surtout là où la majorité se compose de colons venus de l'étranger?

Les derniers mots de M. Ethier ont été particulièrement intéressants. Il ne devrait pas être difficile aux politiques canadiens de puiser dans la question navale des inspirations d'hommes d'Etat; mais à en juger par l'inspiration de M. Ethier lui-même, on peut dire que l'éducation des hommes d'Etat au Parlement a encore bien du progrès à faire.

Le "Toronto Daily News" du 13 mars, publie aussi un article éditorial intitulé: "The old race appeal". Je n'ai pas l'intention de le lire, car tous les députés ont dû en prendre connaissance; mais dans tous les cas il est dans le même sens et arrive aux mêmes conclusions. Je dois dire que le rapport du "Star" fait, cependant, sans commentaires, quant à ce paragraphe, est incorrect, que l'on a dénaturé mes paroles et que je n'ai jamais tenu tel langage.

Quant à l'"Evening Journal", je nie à ce journal le droit de tirer les conclusions qu'il émet dans l'article susrelaté du supposé paragraphe du "Star". Cela est injuste non seulement pour moi, mais en même temps pour le grand parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir. Dans cette occasion, j'ai parlé en mon nom personnel et j'en prends la responsabilité pleine et entière.

Je nie au "News" de Toronto, également, le droit de tirer des conclusions identiques à celles que comporte l'article de l'"Evening Journal" dont je viens de parler.

Je n'entretiens pas les sentiments que l'on me prête à l'égard de mes concitoyens d'Ontario, mais je ne suis pas sûr si le "Star" de Montréal, le "News" de Toronto, et l'"Evening Journal" d'Ottawa, de même que le "Telegram" de Toronto, sont aussi bien disposés vis-à-vis de mes concitoyens de Québec. Je serais justifiable de croire le contraire en lisant des articles de cette nature, où délibérément on a dénaturé ma pensée.

Encore une fois, je nie avoir jamais tenu un tel langage et avoir jamais eu l'intention d'exprimer ces sentiments à l'égard de la province d'Ontario, ni de mes collègues de la droite avec qui je diffère d'opinions politiques.

M. ETHIER.

1re LECTURE

De plusieurs projets de loi.

Bill (n° 138) pour faire droit à Isabella Lee Brewster.—M. Northrup.

Bill (n° 139) pour faire droit à William Froste.—M. Bennett (Calgary).

Bill (n° 140) pour faire droit à William Monds.—M. Pardee.

Bill (n° 141) pour faire droit à Charles Frederick Tarling.—M. Wallace.

Bill (n° 142) pour faire droit à Jesse Wilbert Hearns.—M. Morrison.

Bill (n° 143) pour faire droit à Louise Marguirette Ruth Ridge.—M. Carvell.

Bill (n° 144) pour faire droit à Edward Mackay Creighton.—M. MacNutt.

Bill (n° 145) pour faire droit à Mabel Kent Lacey.—M. Fripp.

Bill (n° 146) pour faire droit à Nathan Louis Nathanson.—M. Northrup.

Bill (n° 147) pour faire droit à Fanny Maria Gogarty.—M. Schaffner.

Bill (n° 148) constituant en corporation la Canadian Premier Fire Insurance Company—M. Aikins.

Bill (n° 149) concernant la Buctouche Railway and Transportation Company et à l'effet d'en changer le nom en celui de The Moncton and Northumberland Strait Railway Company.—M. Robidoux.

Bill (n° 150) concernant The Real Estate Loan Company of Canada, Limited.—Sir Edmund Osler.

Bill (n° 151) concernant la compagnie du chemin de fer Pacific and Peace.—M. Douglas.

Bill (n° 152) pour constituer en corporation la compagnie dite Middlesex Trust Company.—M. Beattie.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. F. B. CARVELL: Je soulève une question de privilège. Le "Daily Witness" de Montréal, édition de vendredi le 14 mars, contient la déclaration que voici:

M. Carvell suggère un compromis d'après lequel on voterait $25,000,000 à l'amirauté pour la construction de deux dreadnougrts, et $10,000,000 pour une unité de flotte sur le Pacifique, que nous construirions et entretiendrions conjointement avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Jamais je n'ai exprimé de tels sentiments. Jamais je n'ai suggéré qu'on envoyât $25,000,000 en dehors de ce pays, et jamais je ne le suggérerai.

ACCUSATIONS CONTRE L'HONORABLE LOUIS CODERRE.

M. L. J. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Je demande la parole sur une question de privilège dont la discussion a été retardée depuis une semaine, par suite de la maladie de l'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre). Avant de faire des commentaires et de donner lecture de certains documents, je tiens à déclarer que c'est avec un vif sentiment de regret que j'ai entrepris de traiter cette question. Je n'ai ni haîne ni colère ni animosité envers le secrétaire d'Etat, personnellement ou comme homme public. Mais j'ai été entraîné dans cette affaire par des circonstances incontrôlables.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

M. GAUTHIER: Je n'ai pas l'intention de répondre aux plaisanteries des honorables députés de la droite. Je trouve déjà assez pénible de discuter cette question, selon son mérite et tout en conservant le ton que je me suis promis de donner à la discussion; j'espère qu'on me permettra de continuer, sans m'interrompre.

M. l'ORATEUR: Je suppose que l'honorable député a l'intention de clore son discours par le dépôt d'une motion, sans quoi cette procédure serait irrégulière.

M. GAUTHIER: C'est certainement mon intention de déposer une motion et je l'ai ici toute prête. Avant d'en donner lecture à la Chambre, je ferai quelques remarques, car cette question se présente ici dans des circonstances spéciales.

M. l'ORATEUR: C'est parfait. J'ignorais, naturellement, les intentions de l'honorable député et c'est pourquoi je me suis permis cette observation.

M. GAUTHIER: Dois-je comprendre qu'il me faut d'abord donner lecture de la motion?

M. l'ORATEUR: Pas nécessairement. Il est de règle cependant, pour un député en pareil cas, de dire qu'il déposera une motion avant de reprendre son siège.

M. GAUTHIER: Je viens de dire que j'ai été entraîné dans cette affaire par des circonstances qui échappaient à mon contrôle et je vais en donner l'explication. On a publié dans les journaux ministériels, d'abord, qu'un scandale devait éclater au sujet de l'élection partielle d'Hochelaga; deuxièmement, que les documents qui étaient supposés contenir la preuve des accusations portées avaient été communiqués au chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) et à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux); troisièmement, qu'après examen, ces documents avaient été trouvés sans valeur aucune; quatrièmement, que c'est après le refus du chef de l'opposition et du député de Rouville que le député de Saint-Hyacinthe s'était chargé de saisir la Chambre de cette affaire—laissant entendre par là que le député de Saint-Hyacinthe avait été mêlé à une tentative de chantage montée contre le secrétaire d'Etat.

La première fois que ces documents m'ont été communiqués, j'ai refusé d'en prendre connaissance, ainsi que je l'ai déjà déclaré ici même; mais après avoir lu dans les journaux les insinuations dont je viens de parler, j'ai décidé de me charger de l'affaire et je me propose maintenant de donner lecture des documents en question et de finir par une motion régulière. Mon intention était d'abord de saisir la Chambre de cette question lundi dernier. Mais j'ai retardé parce que j'avais appris que le secrétaire d'Etat avait été malade à Montréal et avait passé deux jours à l'hôpital Royal Victoria. La rumeur de la rue, à Montréal, veut que le secrétaire d'Etat n'ait pas passé la nuit de lundi dans cette institution, mais je ne tiens aucun compte des rumeurs. Je préfère accepter la parole de l'honorable premier ministre (M. Borden) qui a déclaré que le secrétaire d'Etat était malade.

J'ai déjà dit que je n'ai aucune animosité, personnelle ou politique, contre le secrétaire d'Etat, au sujet de l'élection partielle d'Hochelaga. Il est bien connu que cette élection ne se faisait pas entre le parti conservateur et le parti libéral. Les libéraux ne voulaient pas contester cette élection, parce que notre chef désirait avoir les explications du Gouvernement sur les raisons de la sortie de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) du cabinet. Comme ces explications tardaient à venir, notre chef décida de ne pas faire de lutte. Les candidats en présence étaient le secrétaire d'Etat et M. Léopold Doyon. Le secrétaire d'Etat fut déclaré élu. Le 17 janvier, un affidavit concernant cette élection fut signé à Montréal et, avec votre permission, j'en donnerai lecture à la Chambre:

Je, soussigné, Emile Bourassa, domicilié 826 rue des Erables, à Montréal, déclare positivement et solennellement ce qui suit:

Trois ou quatre jours avant la date de la nomination lors de la dernière élection d'Hochelaga, au fédéral, en novembre dernier, messieurs Oscar Coderre, avocat de Montréal, et son frère l'honorable Louis Coderre actuellement secrétaire d'Etat et Zéphir Normandin, avocat de Montréal, me demandèrent de leur choisir dix bons hommes pour passer "Des télégraphes" au cas de contestation. Chaque jour de cette date je me mettais à leur disposition allant régulièrement aux bureaux de MM. Coderre, Fortin et Coderre, avocats, pour donner des nouvelles et chercher des instructions en vue de l'élection d'Hochelaga.

Le jour de la nomination, comme il y avait élection contestée, j'ai reçu ordre de me préparer à la lutte et d'amener mes amis. Le lendemain je présentais mes amis: Elie Lalumière, électricien, et Helis Horner, agent d'immeubles, à MM. Louis et Oscar Coderre ainsi qu'à Z. Normandin et je leur donnais l'adresse de M. Barthelemy Caron, hôtelier de Montréal.

Ces trois derniers devaient organiser avec moi, à la demande de MM. Coderre, frères et Normandin, un superbe "Service de Télégraphe". Le ou vers le 12 novembre j'amenai M. Eugène Cardinal, employé civique, au bureau de M. Coderre, toujours dans le même but. Le ou vers le 13 novembre le fils aîné de l'honorable Bruno Nantel, ministre du Revenu de l'intérieur, lui-même avocat, est venu aux bureaux de MM. Coderre et il est revenu chaque jour dans la suite pour se tenir au courant de l'organisation et tenir son honorable père au fait de ce que l'on se proposait de faire en bien ou en mal pour gagner l'élection envers et contre tous.

Il servait d'intermédiaire, disait-il, entre les membres du cabinet Borden par son père, son père et nous.

Le ou vers cette date, le fils Nantel nous déclara que son père voulait à tout prix faire quelque chose pour M. Louis Coderre et le "parti" et que nous n'avions qu'à parler, qu'il verrait son père dans la veillée, et que ce dernier et l'honorable Bob Rogers "settleraient" tout ça.

Nous lui avons demandé pour nous "qui nous mettions au blanc", comme organisateurs du système de télégraphe, de nous accorder du patronage, des positions, si l'élection réussissait. Le fils Nantel nous a répondu qu'il verrait son père à ce sujet, lui exposerait la situation, la nature de nos demandes et nous rendrait réponse. Le même jour avant l'entrevue du père et du fils Nantel, mes amis et moi avons montré à M. Nantel fils notre système de télégraphe, le lui avons expliqué lui disant que nous pouvions, ainsi organisé, passer plusieurs centaines de télégraphes.

Enthousiasmé, le fils Nantel nous déclara que par son père, l'honorable Bruno Nantel, il savait que le cabinet Borden redoutait les conséquences de la démission Monk, les effets des assemblées nationalistes, tenues dans le moment dans la division Hochelaga par Armand Lavergne et Tancrède Marcil, et que les ministres étaient décidés à tout faire pour gagner cette élection. Il partait pour se mettre en communication avec son père.

Le fils Nantel nous est revenu peu de temps après, nous disant que son père, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, était au courant de tout ce qui se préparait et qu'il "le père" tenait ses collègues au courant de l'organisation, ajoutant que rien ne manquerait.

C'est vers cette date que l'honorable M. Rogers vint à l'hôtel Windsor pour régler définitivement les frais de l'élection. MM. Louis Coderre, Jos. Angrigon, Jos. Major et autres, sont allés le rencontrer.

J'étais chez M. Louis Coderre ce soir là et il m'a déclaré lui-même qu'il allait rencontré M. Rogers dans ce but.

Le ou vers le 15 novembre dernier, notre travail consistait donc à MM. Horner, Lalumière, Trempe, Denis Poitras, [illegible] nal, Isaïe Forest, Napoléon LaTraverse de Sorel, plusieurs autres et moi à organiser des équipes de "Télégraphe" pour le jour de la votation, à se procurer le nom des personnes absentes, mortes, ou qui ne vont pas voter, ou encore d'étudier et d'utiliser les listes électorales "Stuffees" et préparées lors de la dernière inscription. M. Anthime Fortin, avocat, nous remit un exemplaire de listes "Stuffées", qui avaient été préparées dans le temps, en déclarant devant M. Oscar Coderre, M. Lalumière et moi: "Vous ne direz plus que je suis contre vous autres et que je suis un conspirateur, voilà des listes "Stuffées", faites-les voter.

J'ai présenté à M. Louis Coderre, alors candidat, MM. Lalumière et Horner en lui disant devant M. Normandin qui les connaissait que ces messieurs organisaient avec moi les "télégraphes".

M. Louis Coderre se contenta de sourire et M. Normandin d'ajouter que mes deux amis voteraient très bien "les fils de propriétaires". Ce qu'ils firent du reste le jour du poll à ma connaissance personnelle.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe).

L'organisation, il va s'en dire, se faisait au bureau de MM. Coderre, 97 Saint-Jacques, et sur leur demande. Le fils de l'honorable Bruno Nantel vint chaque jour nous encourager au nom de son père nous répétant que les ministres craignaient le résultat final; de ne rien épargner.

La veille de la votation, nous nous sommes tous réunis au bureau de MM. Coderre qui nous donnèrent rendez-vous pour 8 heures le lendemain au comité central rue Notre-Dame-Ouest. A l'heure dite le lendemain nous avons rencontré M. Oscar Coderre et M. N. Normandin qui distribuèrent des listes de votation "Stuffées" pour les polls de la Pointe Saint-Charles. Nous avions du travail pour tout l'avant-midi. Nous avons voté en lieu et place de MM. Adélard Mailloux, Ernest Chauret, Raoul Bourassa, Gaston Labelle, Raoul Sarrault, Jos. Brosseau, Georges Viens, Les Masson, les Doutre et d'autres que je cite de mémoire, mais dont MM. Lalumière et Horner ont conservé les cartes de votation.

Nous sommes venus dîner au comité après avoir rempli les ordres reçus le matin et voté nos "Fiches".

Dans l'après-midi, après le dîner, nous allions au poll 92, rue Notre-Dame-Ouest, dont le poll venait d'être contrôlé par M. Z. Normandin, organisateur de M. Coderre, quand MM. Lalumière, Trempe, Horner et moi en automobile jaune, auto appartenant à M. Vanier, architecte, nous fûmes pourchassés par MM. Armand Lavergne et Edmond Lepage qui possédaient un automobile plus vite que le nôtre. Nous dûmes les éviter en changeant brusquement de rue et débarquer. M. Lalumière rencontra alors M. Oscar Coderre, qui s'en allait "contrôler" le poll "80"; ils allèrent tous deux en auto—celui de M. Oscar Coderre—au poll "80", et l'ouvrage fait, nous pûmes voter là les "Fiches" que nous avions. Mes amis Horner, Trempe et moi, nous retournâmes au comité central dire ce qui se passait à M. Louis Coderre, qui s'y trouvait accompagné de M. Georges Bower, surintendant de la Canada Sugar Refining Company, Limited et de M. Jos. Angrignon, son organisateur en chef. Nous avons alors pris l'auto de M. Bower, je crois, dont se servait M. Louis Coderre ce jour-là, et M. Bower, Louis Coderre et Angrignon nous conseillèrent d'y monter parce que cet auto était couvert et qu'on ne pouvait nous distinguer.

Nous repartîmes alors avec M. Angrignon, qui nous servit de guide le reste de l'après-midi. C'est lui qui allait chercher chez M. Z. Normandin, nos listes, nos "fiches" d'indication pour passer nos télégraphes, puis, il nous menait où il fallait voter. C'est ainsi que nous votâmes aux polls "92, 80, 50 et autres." Cet après-midi là, nos amis Denis Poitras, Lacouture, Caron B., J. Leclair, Alex. Lapierre, N. Latraverse, Isaïe Forest, Eugène Cardinal, A. Péloquin, le père de Jos. Major et autres travaillèrent ferme.

M. Denis Tansey, député de Sainte-Anne, au provincial, dirigea trois équipes irlandaises de télégraphe et qui avaient leur pied-à-terre au comité central ce jour-là, à la connaissance personnelle de M. Louis Coderre et de ses organisateurs. M. Raoul Lacroix, architecte, a eu la bonté de nous fournir trois autos. M. Jos Major nous encourageait à télégraphier

bien et vite lorsqu'on lui eût déclaré que nous avions déjà passé une vingtaine de télégraphes chacun et nous continuâmes naturellement. MM. Isaïe Forest, George Daoust, Aimé Robitaille, E. Dostaler travaillaient, comme équipiés de M. Eugène Cardinal, employé civique à Montréal.

Vers 4 heures 40 p.m. au comité central, M. H. Horner déclara devant moi, à l'honorable Louis Coderre, qu'il venait de passer vingt-cinq télégraphes. Et M. Louis Coderre de répondre à M. Horner: "Continuez tant que vous le pourrez, mais ne le dites pas."

Inutile de parler du soir de la victoire. Jusqu'ici, nous n'avions eu que des promesses d'argent, de positions et de patronage de la part des organisateurs de M. Louis Coderre, de son frère, de l'honorable Bruno Nantel par son fils et de l'honorable Bob Rogers par l'organisateur en chef Angrignon.

Dix ou quinze jours après la votation, arrivant d'Ottawa, M. Jos. Angrignon arrêta au bureau de MM. Coderre, Fortin et Coderre, 97 Saint-Jacques, où j'étais avec M. Horner. M. Angrignon nous déclara qu'il était allé à Ottawa rencontrer l'honorable Bob Rogers, pour faire la balance des dépenses de l'élection d'Hochelaga. Il paraissait mécontent. Il me rapporta que M. Rogers lui avait déclaré qu'il n'y avait plus d'argent dans la caisse électorale à Ottawa, pour le moment, et qu'il devait retourner le voir plus tard à Ottawa.

Une semaine plus tard, un samedi, si je me le rappelle bien, j'étais au bureau de M. Coderre avec M. Horner, quand M. Angrignon qui revenait d'Ottawa, cette fois encore, nous dit que les choses étaient au même point avec M. Rogers et qu'il avait ordre de ce dernier de se mettre en communication avec MM. Charles Beaubien et Armand Grenier, à ce sujet.

Il téléphona, du bureau, devant nous à MM. Beaubien et Grenier et il partit immédiatement. Depuis ce temps là, j'ai souvent rencontré M. Angrignon, M. Oscar Coderre, M. Z. Normandin et même l'honorable Louis Coderre. Je leur ai demandé de respecter leurs engagements et de reconnaître nos services.

Ils ont tous éludé la question et M. Angrignon qui venait de s'acheter une automobile nous a proprement dit "d'aller chez le diable." M. Horner est même allé à Ottawa et M. Louis Coderre a refusé de le recevoir. J'ai moi même écrit à M. Coderre et il n'a pas cru devoir me répondre. Le même tour est arrivé à M. Eugène Cardinal qui me l'a lui-même certifié.

Les promesses enthousiastes de l'honorable Bruno Nantel, à nous faites par son fils, sont également restées stériles, et je signe ces déclarations, les sachant absolument vraies et conformes en tous points aux faits qui se sont passés au cours de l'élection d'Hochelaga, et dont j'ai été partie ou témoin.

Et j'ai signé, sachant que ces déclarations avaient la même force et la même valeur que si elles étaient faites suivant l'Acte de la preuve au Canada.

Et j'ai signé l'original et les copies:

Témoin.

(Signé) Emile Bourassa.

Assermenté devant moi ce jour, 13 février mil neuf cent treize.

(Signé) J. A. Turcot,

Commissaire de la cour Supérieure.

Je corrobore les témoignages plus haut donnés par M. Emile Bourassa, ayant été moi-même partie ou témoin, et je fais ces déclarations sachant qu'elles ont la même force et la même valeur qui si elles étaient faites suivant l'Acte de la preuve au Canada.

Et j'ai signé l'original et les copies.

(Signé) Elie Lalumière.
" E. H. Horner.

Tous ces affidavit ont été assermentés le 13 février. Le soir du même jour, ils ont été remis à l'honorable secrétaire d'Etat. Le lendemain matin, l'honorable secrétaire d'Etat a écrit les deux lettres qui suivent, l'une adressée à M. Bourassa et l'autre à M. Lalumière:

Chambre des communes, Ottawa,
14/2/13.

Mon cher Emile,—Vos amis m'apprennent que vous avez été informé qu'une autre personne a été nommée pour remplir la vacance dans le département des Travaux publics. C'est malheureusement vrai. Soyez persuadé que depuis un an j'ai fait tout ce que j'ai pu pour vous, mais maintenant il me sera plus facile de vous trouver un emploi convenable dans mon département ou ailleurs.

Bien à vous,
Louis Coderre.

Chambre des communes, Ottawa,
14/2/13.

M. Elie Lalumière, Montréal, Qué.—Au sujet de la position dont vous m'avez parlé, j'espère pouvoir vous satisfaire prochainement. J'apprécie d'un manière spéciale l'excellente recommandation de mon cousin, Emile Bourassa.

Louis Coderre.

Cela se passait le 14 février. Le 17, M. Bourassa, M. Lalumière et M. Horner ont reçu un certain montant d'argent. En voici la preuve:

Je, soussigné, Elie Lalumière, reconnais par les présentes avoir reçu ce jour, 17 février 1913 de M. Jos. Major, un des organisateurs de l'honorable Louis Coderre, lors de sa dernière élection la somme de cent dollars en billets de dix dollars de la Banque Nationale dont voici les numéros:

259039, 242691, 227002, 232451, 249730, 229844, 247554, 337743, 231102, 228682.

(Signé) E. H. Horner.

Je, soussigné, Elie Lalumière, reconnais par les présentes avoir reçu ce jour 17 février 1913, de M. Jos. Major, un des organisateurs de l'honorable Louis Coderre, lors de sa dernière élection, la somme de cent dollars en billets de dix dollars de la Banque Nationale, dont voici les nubéros:

234366, 249381, 241783, 229712, 215007, 196582, 202583, 205549, 258091, 192594.

(Signé),Elie Lalumière.

Je, soussigné, Georges, Jarry, domicilé 282 Saint-Thimotée, dans la ville de Montréal, déclare positivement solennellement ce qui suit:

Deux ou trois jours avant la votation, lors de l'élection partielle du comté d'Hochelaga, M. Louis Coderre étant alors candidat conservateur, j'ai rencontré M. Emile Bourassa, M. Elie Lalumière, qui me demandèrent si je voudrais travailler avec eux, qu'il y aurait un système de "télégraphe."

La veille de la votation au soir, j'avais rendez-vous chez M. Z. Normandin à un hôtel rue Notre-Dame-Ouest. Et là, j'ai rencontré M. Zéphir Normandin, M. Eugène Cardinal, M. Forest, et nous avans parlé de l'organisation d'un système de "télégraphe" pour le lendemain matin, jour de la votation. Nous devions tous nous rendre à bonne heure, au comité central, rue Notre-Dame-Ouest.

Après les avoir laissés tard dans la soirée, je me rendis le lendemain matin vers 9 heures ½ a.m. au comité central, rue Notre-Dame-Ouest.

Là j'ai rencontré Zéphir Normandin qui m'a demandé si j'étais prêt à "travailler" c'est-à-dire à passer des "télégraphes." J'ai répondu "non"! parce que je n'approuvais pas la politique de M. Louis Coderre et que je faisais partie de l'organisation adverse. Je voulais, et j'avais ordre, de me tenir au courant de l'organisation conservatrice d'Hochelaga.

Quelque temps après la votation, M. Emile Bourassa, que je voyais souvent, me demanda si je ne connassais pas un moyen de lui faire payer, par M. Louis Coderre, les services rendus au cours de l'élection d'Hochelaga. Je lui conseillai d'aller voir M. Coderre lui-même et de s'entendre avec lui .

M. Emile Bourassa de me répondre qu'il était en "Maudit" contre toute l'organisation "Bleue" et qu'il avait écrit à M. Louis Coderre, secrétaire d'Etat et que ce dernier n'avait répondu à aucune de ses nombreuses lettres.

En conséquence, il me déclara qu'il était décidé à se faire payer ses services, par n'importe quel moyen.

A quelques jours de là, en face du bureau de la Presse je rencontrais M. Elie Lalumière qui me faisait à peu près les mêmes déclarations, n'ayant pas été payé. M. Lalumière était prêt, me disait-il, à tout compter l'affaire du système de "télégraphe" à M. Charles Avila Wilson, député de Laval, ou à un autre député libéral et à faire éclater le scandale, car, disait-il, on a voulu se servir de nous autres comme des "outils" et maintenant que les "bleus" ont réussi ils ne s'occupent plus de nous payer. Ils rient de nous autres, etc.

Je lui ai conseillé qu'il serait mieux de se taire et d'employer une autre moyen. Il m'a répondu qu'il en trouverait un, car il fallait que ça marche.

Vers ce même temps, j'ai revu M. Emile Bourassa qui me dit: "Penses-tu qu'il y a un moyen de se faire payer?" je lui ai répondu que je le croyais.

Après discussion, il a été décidé de préparer des affidavits et de tout relater ce qui c'était passé de "travers" dans l'élection d'Hochelaga. Pour en arriver là, M. Emile Bourassa, alla rencontrer MM. Elie Lalumière et Horner afin de les mettre au courant et de les décider à signer les affidavits.

Le 13 de février 1913, M. Emile Bourassa rasemblait MM. Horner et Lalumière au bureau de M. Tancrède Marsil, courtier en immeubles, 97 Saint-Jacques, chambre 42 et 43 et là, devant moi, demanda à M. Marsil, s'il voulait rediger son affidavit, qu'il étati prêt à tout dire ce qui c'était passé lors de l'élection d'Hochelaga.

Immédiatement M. Marsil, se mit en fait d'écrire la déposition de M. Emile Bourassa. M. Tancrède Marsil écrivait à son bureau, à la plume, sous a dictée même de M. Emile Bourassa.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe).

Pendant ce temps, MM. Lalumière et Horner étaient en conciliabule, en dehors du bureau de M. Marsil.

Ce dernier était à finir l'affidavit de M. Emile Bourassa quand MM. Horner et Lalumière revinrent au bureau. M. Marsil leur donna lecture de l'affidavit. Là, MM. Lalumière et Horner firent ajouter certaines déclarations, quelques détails qu'ils connaissaient et qu'ils voulaient dans l'affidavit.

M Marsil leur fit de nouveau la lecture complète de la déclaration et MM. Bourassa, Lalumière et Horner décidèrent de faire faire des copies à la machine pour qu'ils puissent en avoir chacun une.

Ce qui fut dit fut fait. M. J. Arthur Langlais, associé de M. Tancrède Marsil qui avait été témoin des déclarations, volut bien transcrire lui-même les déclarations à la machine à écrire.

Les copies terminées, M. Tancrède Marsil les distribua aux intéressés qui les furent encore une fois pour s'en rendre bien compte et lecture faite, MM. Emile Bourassa, Lalumière, Horner, Marsil et moi nous rendimes chez MM. Kent et Turcotte où un des MM. Turcotte, commissaire de la cour supérieure, voulut bien, à la demande de M. Tancrède Marsil faire signer par les intéressées, les copies déposées devant lui et assermenter ces messieurs.

Nous sommes ensuite revenus au bureau de MM. Marsil et Langlais, agents d'immeubles, et MM. Bourassa, Lalumière et Horner, me remirent les copies et originaux assermentés. me donnèrent en sus, une lettre personnelle à l'adresse de MM. Rogers, Nantel et Coderre, et me chargèrent de les représenter auprès de ces messieurs.

Il fut décidé immédiatement de partir par la premier train pour Ottawa, ce qui fut exécuté.

Arrivé à Ottawa à 11 heures p.m. environ, nous nous rendîmes MM. Marsil, Bourassa, Horner et moi à l'hôtel Windsor quelque temps après, nous étions aux bâtisses du parlement et nous assistions au vote enregistré ce soir là sur la deuxième lecture du bill de la Marine Borden.

Après la séance, je remis personnellement à l'honorable Bruno Nantel, un des affidavit M. Nantel en donna immédiatement connaissance devant moi à l'honorable Louis Coderre. Nous étions assis près d'une table, dans la chambre qui fait face à l'entrée des chambres, derrière le trône de l'Orateur.

Je leur ai dit que j'étais venu dans leur intérêt les mettre au courant de ce qui se passait et je leur ai dit de faire ce qu'ils en voudraient.

Et je suis retourné au Windsor, après leur avoir dit que je retournais à Montréal le lendemain matin.

Vers 3½ heures du matin, M. Tancrède Marsil était au Windsor, était appelé au téléphone, et peu après retournait au Parlement pour rencontrer, m'a-t-il dit, MM. Coderre et Nantel qui le faisaient demandé aux appartements de M. Blondin.

Vers 3 heures ½ du matin, M .Tancrède Marsil revint au Windsor, me disant de rencontrer M. Coderre à son bureau pour 9 heures ½ a.m., sans faute, ce que je fis.

Après avoir cherché vainement un peu partout, ne connaissant pas à quel bureau il se

tenait l'avant-midi, j'ai enfin rencontré l'honorable Louis Coderre qui était escorté de M. Patenaude, M.P.P., pour Laprairie.

M. Coderre, après avoir causé avec moi de l'affaire, me demanda d'entrer dans son bureau privé et de régler avec M. Patenaude.

Après avoir discuté la situation, j'ai soumis par téléphone à MM. Bourassa, Lalumière et Horner qui étaient retournés à Montréal les propositions que faisait M. Patenaude; ils m'ont répondu d'accepter pour eux "cent dollars" chacun, avec une lettre leur promettant une position: "Ce qui avait été convenu pendant l'élection d'Hochelaga".

M. Patenaude se refusa aux lettres, mais se déclara prêt à payer la somme promise. J'ai alors retéléphoné à Montréal, pour leur dire ce que M. Patenaude me déclarait. La réponse fut de Montréal, que MM. Lalumière et Horner montaient à Ottawa.

Les négociations en restèrent là jusqu'à l'arrivée de MM. Lalumière et Horner que j'allais rencontrer à la gare vers 7½ heures p. m.

A la gare, j'ai rencontré M. Tancrède Marsil qui s'en retournait à Montréal, par le train de 8 heures. A la nouvelle de l'arrivée de MM. Lalumière et Horner, nous décidâmes de rester à Ottawa et d'aller rencontrer M. Louis Coderre.

Vers 9¼ heures p. m., nous rencontrions l'honorable Secrétaire d'Etat dans son bureau. MM. Lalumière et Horner devant M. Tancrède Marsil et moi, réclamèrent à M. Coderre ce qui leur avait été promis pour agir comme "télégraphe".

M. Coderre ne nia nullement les offres faites par ces organisateurs au cours de l'élection. Il reconnut très bien MM. Lalumière et Horner. Il paraissait bien au fait du "Système de télégraphe". Ne nia aucun des détails avancés par MM. Lalumière et Horner, détails justifiant la demande de position de ces messieurs.

Il se contenta de dire qu'il était pauvre, ne pouvait payer les services rendus dans Hochelaga et qu'il ne pouvait également se compromettre, au point de promettre des positions par lettre ou tout de suite.

Après une vive discussion de la part de MM. Coderre, Horner et Lalumière—M. Marsil et moi les laissant discuter tout à leur aise,—M. Marsil lui dit qu'il serait préférable pour lui "Coderre" de régler cette affaire à l'amiable plutôt que d'avoir un scandale sur les bras, puis, après avoir déclaré à M. Coderre qu'il n'avait rien à faire dans cette affaire, M. Marsil prit son chapeau et sortit. La discussion se continua plus forte encore, plus aigre entre MM. Coderre et Lalumière, à un point que M. Lalumière voyant que M. Coderre se refusait à donner des lettres, promettant, leur assurant des positions à lui et à Emile Bourassa, prit son chapeau et sortit en criant dans le corridor. Je m'empressai de la ratrapper, lui disant de se calmer. Il revint et M. Louis Coderre écrivit tout de suite deux lettres; l'une à Emile Bourassa et l'autre à Lalumière, leur promettant à tous les deux des positions, sans en déterminer la nature ni le salaire. J'ai pris moi-même connaissance des deux lettres.

M. Louis Coderre, devant MM. Lalumière Horner et moi, appela ensuite son frère à Montréal, par téléphone, lui déclarant que l'affaire était réglée et de trouver l'argent nécessaire pour finir de tout régler. Là il nous ordonna d'être à Montréal le lendemain matin à 10 heures a. m., au bureau de M. Patenaude, député de Laprairie, et que celui-ci était au courant et paierait pour lui.

Tel que convenu, le lendemain, nous étions à Montréal, et je me présentais chez M. Patenaude avec MM. Bourassa, Horner et Lalumière. MM. Patenaude, Oscar Coderre, frère du Secrétaire d'Etat, et Jos. Major nous attendaient

La discussion prit de plus belle parmi les intéressés; M. Jos. Major déclarant que M. Louis Coderre n'avait pas d'argent et que c'était lui comme toujours qui devait payer. M. Jos Major disait que lui-même n'avait pas d'argent. MM. Major et Coderre (Oscar) laissaient parler M. Major.

Il fut convenu que M. Lalumière qui devait partir pour voyage serait payé avant la soirée par M. Major et que les autres attendraient jusqu'au lundi matin à 11 heures a.m.

Au cours de l'après-midi, M. Major tenta vainement de se procurer de l'argent pour payer M. Lalumière et ne put réussir.

Donc, le lundi matin, nous nous rendîmes vers onze heures et demie a.m. chez M. Jos. Major, à son bureau, et là, il nous remit chacun cent dollars à MM. Lalumière, Horner et Bourassa, pour services rendus au cours de l'élection d'Hochelaga, et à moi, à titre de dédommagement pour dépenses d'hôtel et de voyage faites dans l'intérêt de M. Louis Coderre.

Du reste, ce montant que j'ai reçu de M. Major, m'a été remis à la demande expresse de MM. Louis Coderre et Patenaude sans ma sollicitation d'aucune sorte.

Comme il avait été convenu entre les parties, j'ai remis à M. Major les affidavit que j'avais en ma possession.

A la demande de M. Tancrède Marsil, devant moi, au retour, MM. Bourassa, Lalumière et Horner donnèrent les numéros des billets de banque de dix dollars (Banque Nationale) qu'ils venaient de recevoir de M. Major en règlement final—MM. Lalumière et Horner signèrent une attestation à cet effet, dans les mains de M. Marsil. M. Bourassa me remit ces numéros sans les signer toutefois.

Et je fais ces déclarations les sachant rigoureusement vraies et sachant qu'elles ont la même force et la même valeur que si elles étaient faites suivant l'Acte de la preuve au Canada. Et j'ai signé volontairement.

(Signé) Georges Jarry.

Assermenté devant moi, ce 8 mars 1913.

(Signé) R. Bédard,
C.C.S., district de Montréal.

M. PELLETIER: Si l'honorable député a une copie de cette déclaration, aura-t-il la complaisance de me la passer?

M. GAUTHIER: J'ai bien l'intention de vous communiquer tout le dossier quand j'aurai fini. Cette copie est la seule actuellement en ma possession. J'en arrive maintenant au dernier affidavit, mais avant de le lire, monsieur l'Orateur, je désire déclarer de mon siège que MM. Emile Bourassa, Horner et Lalumière sont des inconnus pour moi. Quant à M. Jarry, ce n'est que le 14 février dernier que j'ai fait sa connaissance; je ne lui avais jamais parlé auparavant. Mais l'affidavit dont je vais mainte-

nant vous donner lecture est celui de M. Tancrède Marsil que je connais. En 1908 ou 1909, M. Marsil est devenu, officiellement, membre du club conservateur de Montréal. Lors de l'élection partielle dans le comté de Chambly, rendue nécessaire par la mort du regretté Maurice J. Perreault, il était candidat tory contre le Dr Desaulniers et il a été défait. Le 21 septembre 1911 il était le candidat du parti conservateur dans le comté de Bagot contre mon honorable ami le député de Bagot (M. J. E. Marcile) et le 15 mai dernier, il s'est de nouveau présenté comme candidat tory, dans le comté de Bagot, contre le Dr Daigneault. Voici l'affidavit de M. Tancrède Marsil:

Je, soussigné, Tancrède Marsil, courtier en immeubles, au n° 97 Saint-Jacques, Montréal, déclare positivement et solennellement ce qui suit:

Comment j'ai été mis au courant du vol de la dernière élection partielle d'Hochelaga—c'est bien simple.

MM. Coderre ont leur bureau au-dessus du mien au n° 97 Saint-Jacques, édifice de la banque d'Hochelaga et j'ai pu constater facilement par le va et vient de certains personnages qu'une partie de l'organisation de l'élection d'Hochelaga se faisait là.

Ma curiosité fut piquée et j'ouvris l'œil et le bon. J'y ajoutai même le bon office de mes deux oreilles. Par des bribes de conversation, par le dévouement d'un ami sûr, je fus vite au courant de l'organisation de "télégraphes" que nos amis d'hier voulaient faire manœuvrer contre nous.

Je redoublai de précautions. Quelques jours avant la votation, et surtout la veille, j'en avertis MM. Armand Lavergne, J. N. Kavanagh et Eddy Lepage. Ces messieurs ne pouvaient se rendre à l'évidence, ne croyaient pas à tant de... "souplesse" de la part d'alliés d'hier.

Le jour de la votation, M. Lepage me racontant qu'il venait de poursuivre avec M. Lavergne, dans son auto, une escouade de télégraphes, mais qu'il avait dû suspendre la poursuite, embarrassé qu'il avait été par des rencontres inopportunes de voitures diverses à un certain coin de rue.

L'honorable Louis Coderre, avec le concours de ses honorables collègues, sortit vainqueur le soir de la votation, mais j'étais convaincu du vol de l'élection.

A quelques jours de là, comme j'entrais au n° 97 Saint-Jacques, un jeune garçon, cheveux roux, d'allure vive, m'arrêta et me dit à brûle pourpoint: "M. Marsil, Coderre et les 'bleus' vous ont volé l'élection d'Hochelaga au moyen de 'télégraphes'—j'en étais—mais ce sont des 'c.....'—ils ne nous ont même pas payés".

J'étais encore tout interloqué de l'apostrophe, quand M. Elie Lalumière se nomma et me déclara son intention de tout rapporter au "Devoir" ou à n'importe quel député libéral.

Ne connaissant pas M. Lalumière, je me contentai de lui dire de s'adresser à M. Louis Coderre lui-même.

Quelques jours plus tard, M. Georges Jarry me présentait M. Emile Bourassa qui me fit les mêmes doléances que M. Lalumière. Il en fut de même de M. Horner que je connaissais comme l'associé de la maison de H. H. Brousseau, courtiers en immeubles.

Mon ami Georges Jarry me tenait au courant de leur état d'âme.

Le 13 de février 1913, dans l'après-midi, M. Emile Bourassa me demanda si je voudrais prendre sa déposition—un affidavit—racontant en détail ce qui s'était passé d'illégal dans l'élection d'Hochelaga.

Je me rendis à ses désirs et j'écrivis sous sa dictée. Pendant la déposition de M. Bourassa, MM. Horner et Lalumière vinrent au bureau et après lecture faite, me demandèrent d'ajouter ou de développer certaines parties.

Cette déposition fut copiée à la machine à écrire par mon associé, M. J. Arthur Langlois, puis MM. Bourassa, Horner et Lalumière en reçurent chacun une copie, la lurent puis me demandèrent où ils pourraient la faire assermenter. Je demandai à M. Turcotte s'il était commissaire de la cour Supérieure et sur sa réponse affirmative, je conduisis MM. Bourassa, Lalumière et Horner chez M. Turcotte. M. Georges Jarry m'accompagnait.

Ces documents furent signés par MM. Horner, Bourassa et Lalumière qui furent assermentés, puis M. Turcotte signa à son tour chacun des documents, tout comme ces messieurs l'avaient fait précédemment.

Les documents signés, MM. Bourassa, Horner et Lalumière me demandèrent d'écrire une lettre personnelle à l'adresse des honorables Rogers, Nantel et Coderre et de la remettre à M. Georges Jarry, qui devait agir comme leur représentant.

J'écrivis la lettre sous la dictée de M. Lalumière, et M. Langlois, mon associé, l'écrivit ensuite à la machine. MM. Bourassa, Horner et Lalumière la signèrent devant moi et M. Georges Jarry la reçut avec ordre de la remettre personnellement à qui de droit.

Il fut résolu de partir aussitôt que possible pour Ottawa. Comme j'avais des affaires personnelles à transiger à Ottawa, je partis avec eux.

Arrivé à Ottawa, je me retirai avec M. Georges Jarry au Windsor où nous prîmes une chambre. Je me rendis aux bâtisses du Parlement pour assister au vote sur la deuxième lecture du bill Borden. Après avoir constaté la fragilité des promesses électorales, donné la main à quelques amis, causé avec des ex-alliés, je retournai au Windsor.

J'étais à peine à ma chambre qu'on m'annonça que quelqu'un m'appelait au téléphone; c'était M. Louis Coderre qui me demandait de l'aller rencontrer "seul" aux appartements de M. Blondin.

Je me rendis chez M. Blondin où je rencontrai les honorables Coderre et Nantel, ainsi que MM. Jos. Rainville et Patenaude. Je saluai ensuite M. Blondin.

Nous causâmes naturellement des affidavit. Je leur racontai ce que j'en savais. Ils me demandèrent ce que ces télégraphes voulaient. Comme je l'ignorais dans les détails, et que M. Georges Jarry était à Ottawa pour les représenter, je leur demandai de s'adresser à ce dernier. MM. Coderre et Rainville descendirent avec moi jusqu'au Windsor—il était plus de trois heures a.m.—et en me laissant, M. Coderre me demanda de vouloir bien demander à M. Jarry d'être à son bureau dans la matinée à bonne heure.

J'en avertis aussitôt M. Jarry. Dans la matinée du lendemain, je m'occupai de mes af-

faires et M. Jarry s'occupa de sa mission auprès des honorables Rogers, Nantel et Coderre.

Au lunch au Windsor, M. Jarry me causa de ses entrevues avec MM. Coderre et Nantel. Rien n'était conclu et MM. Bourassa, Lalunière et Horner étaient retournés à Montréal par le train du matin.

Je me disposais à prendre le train de huit heures p.m. pour Montréal quand M. Georges Jarry m'annonça que MM. Lalumière et Horner étaient en route pour Ottawa et que je ferais peut-être bien de rester pour régler l'affaire à l'amiable. Je consentis et le même soir j'accompagnais MM. Lalumière, Horner et Jarry au bureau de mon ami Louis Coderre.

Après une discussion ennuyeuse pour tout le monde, je conseillai à M. Coderre d'éviter un scandale si possible et je laissai la place.

Quelque temps après, M. Jarry m'annonçait que tout était fini, réglé, et nous partîmes pour le Windsor. Chemin faisant, M. Lalumière me demandait de prendre connaissance des lettres à lui adressées ainsi qu'une pour M. Emile Bourassa—les deux lettres étaient des promesses vagues de positions et signées par M. Louis Coderre.

De retour à Montréal, ces messieurs se rendirent à mon bureau et se mirent en communication avec différentes personnes dont MM. Patenaude, M.P.P., Oscar Coderre et Jos. Major.

J'appris d'eux qu'ils avaient reçu ordre de M. Louis Coderre lui-même de se faire payer un certain montant d'argent—quelques deniers en reconnaissance des services signalés rendus contre nous dans Hochelaga—c'était complet, le lundi matin, quand MM. Bourassa, Horner et Lalumière m'annoncèrent qu'ils avaient été payés par M. Jos. Major au nom de M. Louis Coderre, en billets de dix dollars de la banque Nationale.

Ils me donnèrent une attestation à cet effet par écrit, ainsi que les numéros desdits billets; puis signèrent—MM. Lalumière et Horner seulement.

Quelques jours après, grâce à l'indiscrétion des uns et à la bêtise des autres, " le scandale d'Hochelaga " courait la rue, les coulisses du Parlement et les journaux d'opposition qui n'en connaissaient pas le premier mot, mais brodaient des chinoiseries à ce sujet.

Jusqu'aux journaux ministériels qui, pris de " peur ", se mirent à attaquer tout le monde et à donner de la couleur locale à " ces prétendus scandales ".

Toute la vérité, c'est que l'élection d'Hochelaga est un vol comme le prouvent les affidavit signés par MM. Bourassa, Lalumière et Horner, corroborés par les déclarations assermentées par M. Jarry et la mienne. Les lettres de M. le secrétaire d'Etat en constitue la confirmation avec l'argent donné et reçu.

Et profondément dégoûté de tout " gâchis " fait pour excuser la volte-face d'un parti qui, au pouvoir, oublie ses engagements d'honneur fait au peuple, au temps de l'opposition, j'ai signé ces déclarations les sachant conformes à la vérité.

(Signé) Tancrède Marsil.

Assermenté devant moi ce 8 mars 1913.

(Signé) R. Bédard,
C.C.S., district de Montréal.

J'ai reçu par la poste une lettre de menaces, dans le cas où je soulèverais cette question devant la Chambre. Il est possible que quelques-uns des honorables députés croiront à une mystification. Que ce soit une farce ou une menace, je réponds aux accusations des journaux ministériels et à cette lettre par la motion qui suit:

Je propose, secondé par M. Chisholm (Inverness):

Que le député représentant la division électorale de Saint-Hyacinthe, ayant déclaré de son siège en Chambre, qu'il est informé d'une manière digne de foi et qu'il croit pouvoir établir par des preuves satisfaisantes,—

Qu'à une récente élection partielle qui a eu lieu dans la division électorale d'Hochelaga le 19 novembre 1912, l'honorable Louis Coderre était candidat et qu'il a été, là et alors dûment élu pour cette Chambre;

Qu'à ladite élection, à la connaissance, avec la connivence et pour l'avantage dudit Louis Coderre, il a été organisé un système régulier de substitution de personnes auquel ont activement participé les nommés Emile Bourassa, de la cité de Montréal, Ellis Horner, du même lieu, et Elie Lalumière, aussi du même lieu, dans l'expectative et avec la promesse dudit Louis Coderre et de ses agents qu'ils (lesdits Emile Bourassa, Ellis Horner et Elie Lalumière) recevraient une récompense en argent et sous forme de positions dans le service public;

Qu'après ladite élection, en divers temps et lieu, jusqu'au 14 février dernier, lesdits Emile Bourassa, Ellis Horner et Elie Lalumière ont pressé ledit Louis Coderre de remplir les promesses susmentionnées et ont menacé, s'ils n'obtenaient pas satisfaction, de divulguer et faire connaître publiquement ledit système de substitution de personnes et la part prise en cette affaire par ledit Louis Coderre;

Qu'en vue d'empêcher la divulgation dudit système de substitution de personne, ledit Louis Coderre a, en date du 14 février dernier, écrit la lettre suivante qui a été dûment remise audit Emile Bourassa:

Chambre des communes, Ottawa,
14/2/13.

Mon cher Emile,—Vos amis m'apprennent que vous avez été informé qu'une autre personne a été nommée pour remplir la vacance dans le département des Travaux publics. C'est malheureusement vrai. Soyez persuadé que depuis un an j'ai fait tout ce que j'ai pu pous vous, mais maintenant il me sera plus facile de vous trouver un emploi convenable dans mon département ou ailleurs.

Bien à vous,
Louis Coderre.

Que le 14 février dernier, ledit Louis Coderre a, pour le même objet, écrit la lettre suivante qui a été dûment remise audit Elie Lalumière:

Chambre des communes, Ottawa,
14/2/13.

M. Elie Lalumière, Montréal, Qué.,—Au sujet de la position dont vous m'avez parlé, j'espère vous satisfaire prochainement. J'apprécie d'une manière spéciale l'excellente recommendation de mon cousin, Emile Bourassa.

Louis Coderre.

Que le 17 février dernier, Jos. Major, de la cité de Montréal, l'un des organisateurs dudit Louis Coderre, à ladite élection, dans le même but d'empêcher la divulgation dudit système de substitution de personnes, ou en vue de

récompenser ledit Emile Bourassa de ses services relativement audit système de substitution de personnes, ou dans ces deux buts, a payé audit Emile Bourassa la somme de cent piastres;

Que le 17 février dernier, ledit Joseph Major, de la cité de Montréal, dans le même but d'empêcher la divulgation dudit système de substitution de personnes, ou à titre de récompense audit Elie Lalumière pour ses services relativement audit système de substitution de personnes, ou dans ces deux buts, a payé audit Elie Lalumière la somme de cent piastres;

Que depuis le 14 février dernier, ledit Emile Bourassa a été nommé à un emploi dans le service public du Canada;

En conséquence, qu'il soit résolu,—Que lesdites allégations soient référées au comité des privilèges et élections pour faire une enquête complète sur lesdites allégations, mais spécialement, et sans restreindre le champ de ladite enquête, sur toutes les circonstances se rattachant à l'organisation d'un système de substitution de personnes à ladite élection dans l'intérêt et avec la coopération dudit Louis Coderre et de ses agents, sur les lettres susdites écrites auxdits agents Emile Bourassa et Elie Lalumière, sur le paiement auxdits agents des sommes susmentionnées, et aussi sur la nomination dudit Emile Bourassa à un emploi dans le service public.

Et qu'il soit résolu,—Que ledit comité ait le pouvoir d'assigner et interroger des témoins sous serment et d'envoyer quérir tous papiers et documents que le comité jugera nécessaires pour les fins de ladite enquête.

L'hon. LOUIS CODERRE (secrétaire d'Etat): Monsieur l'Orateur, ayant entendu, de mon siège, les accusations portées contre moi par l'honorable député de Saint-Hyacinthe, j'y réponds par une dénégation absolue et je déclare qu'elles sont absolument sans fondement. Ayant fait cette dénégation et conformément aux usages parlementaires, je me retire pendant la discussion de cette question. Cependant, avant de sortir de la Chambre, je tiens à remercier l'honorable député de Saint-Hyacinthe qui a eu la courtoisie d'attendre jusqu'à ce jour pour déposer sa motion, sachant très bien que j'ai été malade tous ces jours derniers.

(L'honorable ministre quitte la Chambre).

L'hon. J. C. DOHERTY (ministre de la Justice): Il n'est pas possible de nier la gravité de la position dans laquelle se trouve la Chambre, par suite de la démarche que l'honorable député de Saint-Hyacinthe a jugé à propos de faire, en portant contre le secrétaire d'Etat les accusations que nous venons d'entendre. Je me rends parfaitement compte des sentiments qu'éprouve l'honorable député de Saint-Hyacinthe —je n'entretiens pas le moindre doute sur sa sincérité—quand il dit que c'est avec un profond regret qu'il s'est cru tenu de prendre cette décision.

En abordant cette question, nous avons tous le devoir de faire tout en notre pou-

voir pour rendre entière justice à l'accusé et de faire ce que l'intérêt public exige de nous, dans une pareille circonstance. Pour atteindre ce double but, je dis qu'il y a deux choses à considérer. Le premier point à décider est celui-ci: Les documents qui ont été produits par l'honorable député de Saint-Hyacinthe et ceux qui pourront être produits au cours du débat, en réponse à l'accusation, constituent-ils, à leur face même, une présomption suffisante pour justifier la Chambre de soumettre à un tribunal quelconque le soin de décider si l'honorable secrétaire d'Etat s'est rendu coupable des graves offenses qu'on lui attribue. Voici maintenant le deuxième point: Si l'on est d'opinion que les preuves et les documents produits établissent, à leur face même, une présomption suffisante pour justifier la Chambre à déférer le secrétaire d'Etat à un tribunal chargé d'instruire une enquête et de prononcer un jugement, quel sera ce tribunal?

En supposant que nous décidions qu'il y a lieu d'ordonner une enquête, nous serions tous d'accord à reconnaître qu'elle devrait être confiée à un tribunal compétent, dont on pourrait attendre une enquête complète et impartiale; à un tribunal dont la constitution serait une garantie que le jugement qu'il prononcerait ne pourrait pas même être soupçonné d'avoir été dicté par des considérations de partis politiques, dans un sens ou dans l'autre.

Dans le double but de mettre la Chambre en état de décider si une enquête doit être ordonnée, et de rendre justice à l'honorable secrétaire d'Etat, en ne laissant pas un seul jour sans réfutation les affidavit qui ont été lus, je demande à citer aussi d'autres affidavit portant sur la même question.

Je dirai d'abord que l'honorable député de Saint-Hyacinthe a eu la courtoisie et l'obligeance de nous communiquer le premier affidavit qu'il a lu, celui d'Emile Bourassa; mais il n'a pas jugé à propos de nous donner connaissance des deux autres. Je ne lui en fait pas de reproche. Mon plus grand désir dans toute cette affaire, c'est de la voir traiter avec une complète absence d'animosité et sans passion. Je mentionne ce détail, parce que s'il se trouvait dans ces deux affidavit quelques accusations non réfutées, la raison en serait apparente. Pour ma part, cependant, je dois dire que le contenu de ces trois affidavit me paraît établir une seule chose —une tentative organisée de chantage. Qu'elle ait réussi ou qu'elle ait échoué, cela n'a guère d'importance, au point de vue de la décision que la Chambre aura à prendre.

La question de savoir si la Chambre doit ou non intervenir dépend de celle de savoir si le secrétaire d'Etat est impliqué dans les prétendues substitutions d'électeurs, dans la première élection partielle d'Ho-

chelaga; car si cette partie des accusations est fausse, il ne reste plus de motifs criminels pour les paiements qui auraient pu être faits subséquemment et nous nous trouverions alors en présence d'une simple affaire de chantage.

Tout le fond de l'affaire est donc de savoir si, dans cette élection, il a été ourdi une conspiration, pour substituer les électeurs, aux bureaux de votation et si le secrétaire d'Etat faisait partie de la conspiration ou, du moins, en connaissait l'existence.

S'il n'y a pas eu de conspiration, personne n'est incriminé par les lettres, tout à fait inoffensives, qui ont été produites et je ne crois pas que l'on puisse prétendre sérieusement que la Chambre a intérêt à savoir si des paiements ont été faits aux personnes mentionnées, pour étouffer certaines choses, s'il n'y avait rien à étouffer.

Nous avons déjà entendu la lecture d'un affidavit d'Emile Bourassa et je demande à la Chambre d'en écouter un autre, fait par le même Emile Bourassa. Il est le principal témoin et c'est sur sa déclaration qu'est basée l'accusation; voici son deuxième affidavit:

Je, soussigné, Emile Bourassa, agent, de Montréal, ayant appris que la Chambre des communes doit être saisie bientôt d'une déclaration du député de Saint-Hyacinthe, dénonçant Elie Lalumière, E. H. Horner et moi-même comme les principaux organisateurs d'un système de personnification dans la dernière élection d'Hochelaga, et mettant en cause l'honorable Louis Coderre, l'honorable N. B. Nantel et l'honorable R. Rogers, et sachant que cette déclaration est basée sur un écrit signé par MM. Lalumière, Horner et moi-même, je déclare ce qui suit:—

Il y a quelques semaines, M. Tancrède Marsil, de Montréal, à qui j'avais causé d'une réclamation légitime que je faisais pour travail durant l'élection d'Hochelaga, me dit qu'il avait un moyen infaillible de me faire payer et me demanda de passer à son bureau à ce sujet. Deux jours après, j'allai au bureau de M. Marsil, et il me demanda de signer un document préparé par lui me disant qu'il allait l'adresser à l'honorable Louis Coderre, et qu'à l'aide de ce document il obtiendrait des faveurs et avantages pécuniaires, et pour nous et pour lui. M. Marsil ajouta:—"En signant ces documents tu vas m'aider à faire du gros argent et à obtenir un pont dans le comté de Bagot qui m'assurera mon élection la prochaine fois dans ce comté".

Sir WILFRID LAURIER: Candidat conservateur.

M. DOHERTY: Le très honorable député dit: "Candidat conservateur"; qu'il fût candidat conservateur ou non, cela ne m'occupe pas. Mais c'est, cependant, l'un des hommes sur la déclaration desquels on s'appuie pour demander à la Chambre de douter de l'honneur du secrétaire d'Etat, au point de lui faire subir une enquête afin de décider s'il s'est ou non rendu coupable d'une offense criminelle. Je crois que cette Chambre ne devrait pas s'occuper des questions de parti, mais s'occuper de scruter le caractère des témoins dont les dépositions doivent être la base d'une enquête ou d'un procès contre l'un de nos collègues. Avec tout le respect que nous devons au très honorable chef de l'opposition, je crois difficilement que la couleur politique ou la conduite passée en politique de ce témoin puissent être mises en ligne de compte. Nous le considérons aujourd'hui au point de vue de ce qui a déterminé les accusations portées devant cette Chambre et je crois que c'est à ce point de vue que nous devons le considérer sans égard à ce qu'ont pu être ou ont été ses attaches politiques. L'affidavit continue:

Après plusieurs instances de la part de Marsil, je me suis décidé à signer le document en question sans le lire et sans en connaître le contenu, sur la promesse que j'aurais ma part des argents obtenus des honorables MM. Coderre, Nantel et Rogers.

Après avoir signé ce document, Marsil me dit: "maintenant nous allons à Ottawa et il faut arracher de l'argent aux ministres. Je connais comment monter cette affaire, ce n'est pas la première fois que je fais cela, Lemieux en sait quelque chose, il a déjà payé; je réussirai bien avec ceux-ci, ils sont aussi faciles à faire chanter que Lemieux."

En lisant cela, je n'ai pas l'intention de faire la moindre insinuation contre l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). Je lis la déclaration simplement telle que je la trouve dans l'affidavit et elle n'a, je crois, de valeur qu'en autant qu'elle jette de la lumière sur le caractère de l'individu qui paraît avoir été l'organisateur du mouvement qui a eu pour résultat la démarche d'aujourd'hui. Je ne veux pas non plus prétendre que l'honorable député de Saint-Hyacinthe a participé en quoi que ce soit dans cette affaire, mais je tiens à faire remarquer que Marsil est au fond de tout cela.

M. LEMIEUX: Je sais que mon honorable ami ne fait aucune insinuation, mais je puis dire que l'on ne m'a jamais fait chanter; ni Marsil, ni aucune autre personne n'a jamais essayé de me faire chanter.

M. DOHERTY: Comme je l'ai dit, je n'ai jamais songé à attaquer l'honorable député de Rouville et même sans cette déclaration j'aurais pensé comme lui. L'affidavit continue:

Nous sommes donc partis pour Ottawa, nous étions cinq, et Marsil s'est chargé de faire valoir le document et d'en retirer tout le bénéfice possible en gros argent. Arrivés à Ottawa vers le 14 février, M. Marsil nous avisa de s'inscrire à l'hôtel sous de faux noms pour ne pas courir le risque d'être arrêtés, ce que nous fîmes.

A la suite de nombreux pourparlers à Ottawa, Marsil nous fit rapport que la chose allait mal, que notre déclaration était niée de tout au tout et que nous étions tous, y compris lui-même, exposés à des ennuis considérables, mê-

me à être arrêtés. Il nous conseilla de quitter Ottawa au plus tôt, ce que nous fîmes, d'ailleurs à part Marsil et Jarry, un ami à Marsil. Avant de nous séparer, Marsil et Jarry nous dirent qu'ils obtiendraient $25,000 ou des conservateurs ou des libéraux, s'il le fallait. Trois jours après je suis allé à Ottawa rejoindre Marsil, qui semblait nous fuir, et l'ayant rencontré, il me dit: "Retourne à Montréal, tout va bien, Laurier a envoyé un de ses amis à Montréal pour nous payer, il a tout en mains".

Je n'ai pas besoin de dire que je n'attache pas plus d'importance à cette déclaration qu'aux autres déclarations de M. Marsil. L'affidavit ajoute:

J'ai refusé de retourner à Montréal, et j'ai déclaré à Marsil que j'en avais assez de cette affaire. Marsil me répondit: "Tu marcheras malgré toi".

Je déclare que M. Coderre, chaque fois qu'il a été question de ces accusations devant lui, a toujours nié les faits allégués contre lui et a toujours déclaré qu'il n'avait rien à faire avec nous.

Je déclare, de plus, en toute justice pour les honorables ministres et leurs amis, nommés dans le document que j'ai signé sans le lire, et qui fait maintenant l'objet d'un prétendu scandale politique, que les accusations faites contre eux sont complètement fausses. J'ai travaillé au succès de l'élection de M. Coderre dans Hochelaga, et il n'y a pas eu à ma connaissance d'organisation de personnification quelconque.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de l'Acte de la preuve du Canada, de mil huit cent quatre-vingt-treize.

(Signé): EMILE BOURASSA.

Déclaré et signé en ma présence, à Montréal, ce 14 mars 1913.

(Signé): HECTOR R. BISAILLON.

Commissaire de la cour Supérieure pour le district de Montréal.

L'autre affidavit sur lequel je désire attirer l'attention est celui de M. Ellis Horner. M. Horner est une des personnes mentionnées dans la déclaration de M. Emile Bourassa, lue par l'honorable député de Saint-Hyacinthe. C'est lui qui a écrit au bas de l'affidavit de M. Bourassa qu'il le corroborait. Je désire faire remarquer que la note qui apparaît au bas de la déclaration de M. Bourassa comme la corroborant, bien qu'elle ait la forme d'une déclaration, n'a pas été faite en présence d'un commissaire et ne porte l'attestation d'aucune personne nécessaire pour lui donner la valeur d'un document assermenté. La déclaration de M. Horner que je vais maintenant lire a été faite régulièrement devant un commissaire. Elle est aussi en date du 14 mars 1913:

Je, Ellis Horner, de la cité de Montréal, corroborre la présente déclaration telle que faite par M. Emile Bourassa, ayant moi-même été partie ou témoin des faits relatés et sachant consciencieusement que cette déclaration a la même force et le même effet que si elle était fait sous serment en vertu de l'Acte de la preuve du Canada.

(Signé): E. H. HORNER.

Déclaré et signé devant moi, à Montréal, le 14 mars 1913.

(Signé): HECTOR R. BISAILLON.

Commissaire de la Cour Supérieure pour le district de Montréal.

Il y a aussi un affidavit de M. Anthime Fortin. Le voici:

Je soussigné, Anthime Fortin, avocat de Montréal, déclare qu'avant, pendant ou après la campagne électorale du mois de novembre 1912, dans le comté d'Hochelaga, je n'ai dit ou fait quoi que ce soit d'illégal et que je m'ai participé en aucune façon à des manœuvres irrégulières ou frauduleuses aux fins d'aider l'un ou l'autre des candidats.

Toute allégation tendant à m'incriminer de quelque façon que ce soit à l'occasion de cette élection serait fausse, malicieuse et ridicule.

Et je fais cette déclaration solennelle la sachant vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, en vertu de l'Acte de la preuve en Canada de 1893.

(Signé): A. FORTIN.

Déclaré et signé en ma présence à Montréal, ce 15ième jour de mars 1913.

(Signé): J. A. RENAUD.

Commissaire de la cour Supérieure de de Montréal.

L'affidavit suivant est de M. Oscar Coderre, que l'on a mentionné comme un facteur important dans l'organisation de la conspiration pour substituer les personnes:

Je, soussigné, Oscar Coderre, avocat de Montréal, déclare qu'il n'est pas à ma connaissance que Anthime Fortin, avocat de Montréal, ait participé de près ou de loin à des manœuvres irrégulières, illégales ou frauduleuse, lors de la dernière élection fédérale en novembre 1912, dans le comté d'Hochelaga, et en autant que je connaisse la conduite dudit Anthime Fortin, lors de cette élection, je corrobore sa déclaration plus haut.

Et je fais cette déclaration solennelle la sachant vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, en vertu de l'Acte de la preuve en Canada de 1913.

(Signé): OSCAR CODERRE.

Déclaré et signé en ma présence à Montréal, ce 15ième jour de mars 1912.

(Signé): J. A. RENAUD.

Commissaire de la Cour Supérieure district de Montréal.

Cet affidavit est en corroboration de celui de M. Fortin. Suit un affidavit de M. Coderre, en autant qu'il est personnellement concerné:

Je, Oscar Coderre, avocat, de Montréal, ayant pris connaissance d'une déclaration faite par un nommé Emile Bourassa et corroborée par Elie Lalumière et Elie Horner, à l'effet que, durant la dernière élection d'Hochelaga, j'aurais participé de différentes façons à l'organisation d'un système de substitution d'électeurs dans ladite élection, déclare par le présent que ladite déclaration est entièrement fausse, en tant que je suis concerné.

Et je fais cette déclaration consciencieusement la croyant vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment en vertu de l'Acte de la preuve du Canada de 1893.

(Signé): OSCAR CODERRE.

Déclaré et signé en ma présence à Montréal, ce quinzième jour de mars 1913.

(Signé): J. A. RENAUD.
Commissaire de la cour Supérieure de Montréal.

Je pourrais mentionner le fait que MM. Coderre et M. Fortin sont des avocats exerçant honorablement leur profession dans la cité de Montréal.

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par M. Emile Bourassa et autres, le 13 février 1913, à l'effet que j'aurais participé à une organisation de personnification, durant la dernière élection dans Hochelaga, je déclare que cette déclaration est entièrement fausse, en autant que je suis concerné.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment en vertu de l'Acte de la preuve du Canada de 1893.

(Signé): J. F. E. CARDINAL.

Déclaré et signé en ma présence, ce 14 mars 1913.

(Signé): HECTOR R. BISAILLON.
Commissaire de la cour Supérieure de de Montréal.

Voici la déclaration de M. Normandin:

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par Emile Bourassa le 13 février 1913, en rapport avec la dernière élection d'Hochelaga, et m'imputent certains actes de corruption, je déclare ce qui suit:

(a) Je n'ai jamais requis Emile Bourassa, E. H. Horner et E. Lalumière d'organiser un système de supposition de personne.

(b) Je ne leur ai jamais dit en présence de M. Coderre qu'ils pouvaient très bien voter pour le fils de propriétaires;

(c) Je ne leur ai pas remis de listes "stuffées", et je n'ai donné ni listes, ni cartes, à M. Angrignon pour leur être remises.

(d) Je n'ai ni "ouvert" ni "chéqué" le poll n° 92.

(e) Je ne leur ai promis ni récompense, ni position en rapport avec l'élection.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de l'Acte de la preuve du Canada, 1893, et j'ai signé.

(Signé) Z. Normandin.

Déclaré et signé devant moi, à Montréal en ma présence, ce 15 mars 1913.

(Signé) W .Geoffrion,
Commissaire de la cour Supérieure pour le district de Montréal.

Cela est daté du 14. Ce qui suit est la déclaration de M. J. Bruno Nantel:

Je, J. Bruno Nantel, avocat, de Saint-Jérôme, ayant pris connaissance d'une déclaration faite par un nommé Emile Bourassa et corroborée par Elie Lalumière et Ellis Horner, à l'effet que durant la dernière élection d'Hochelaga, j'aurais participé de différentes manières, à l'organisation d'un système de personnification devant servir dans ladite élection, déclare par les présentes que cette déclaration est tout à fait fausse, en autant que je suis concerné.

Et je fais la présente déclaration...

Et ainsi de suite. Cette déclaration est du 15 de mars. La suivante est de M. Joseph M. Angrignon, l'organisateur en chef de M. Coderre:

Je soussigné, Joseph Angrignon, de la cité de Montréal, déclare solennellement:—

J'étais l'organisateur en chef de l'élection de l'honorable Louis Coderre, lors de la dernière élection d'Hochelaga.

J'ai pris connaissance de la copie d'une prétendue déclaration solennelle signée par Emile Bourassa le 13 février 1913, à Montréal.

Cette prétendue déclaration allègue que je suis allé rencontrer l'honorable R. Rogers, à l'hôtel Windsor pour arranger avec lui les dépenses de la dite élection, que j'ai conseillé à Bourassa et aux autres d'entrer dans un char fermé pour ne pas être reconnus, que j'étais en charge de Bourassa et de ses prétendus compagnons pour le reste de la journée de la votation, que je me suis procuré de M. Normandin les listes et les cartes au moyen desquels les télégraphes (Personators) pourraient travailler et que je les ai conduits aux différents polls où ils feraient leur ouvrage, que j'ai dit, dix ou quinze jours après l'élection, à Bourassa et aux autres, que j'arrivais d'Ottawa pour réclamer la balance des dépenses dues pour l'élection d'Hochelaga, que j'étais mécontent et que j'ai dit que M. Rogers m'avait déclaré qu'il n'avait pas l'argent disponible et qu'il faudrait retourner plus tard.

Je déclare que toutes ces allégations de la prétendue déclaration de M. Bourassa sont absolument fausses et non fondées.

La prétendue déclaration allègue en outre que j'ai fait des promesses de places et de patronage de la part de l'honorable R. Rogers, cet avancé est absolument faux.

Il est aussi absolument faux que j'aie rencontré l'honorable R. Rogers à Ottawa et que j'ai fait rapport de cette prétendue entrevue qui n'a pas eu lieu.

Il est aussi absolument faux que j'aie dit avoir reçu des instructions de M. Rogers de communiquer avec M. Charles Beaubien et Armand Grenier. Il est également faux que j'aie téléphoné à ce sujet à messieurs Beaubien et Grenier.

Je n'ai eu aucun rapport ni aucune entrevue quelconque avec l'honorable M. Rogers au sujet des faits allégués dans la dite prétendue déclaration.

Comme organisateur en chef de l'élection de monsieur Coderre, je déclare que le prétendu système de télégraphe (Personation) allégué dans la dite déclaration est absolument faux, que cela n'a pas eu lieu, du moins à ma connaissance.

Il est vrai que j'ai dit à Lalumière, mais non pas à Horner ni à Bourassa d'aller chez le diable. J'ai employé ce langage parce que je ne voulais pas m'occuper de ces réclamations non fondées.

Cela porte la date du 14 mars. La déclaration suivante est de M. J. A. Major:

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par M. Emile Bourassa et autres, le 13 février 1913, à l'effet que j'aurais participé à une organisation de personnification, durant la dernière élcetion dans Hochelaga, je déclare que cette déclaration est entièrement fausse, en autant que je suis concerné.

Cela est en date du 14 mars. La déclaration suivante est de M. A. Trempe:

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par M. Emile Bourassa et autres, le 13 février 1913, à l'effet que j'aurais participé à une organisation de personnification, durant la dernière élcetion dans Hochelaga, je déclare que cette déclaration est entièrement fausse, en autant que je suis concerné.

La déclaration suivante est de M. Poitras. Elle dit:

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par M. Emile Bourassa et autres, le 13 février 1913, à l'effet que j'aurais participé à une organisation de personnification, durant la dernière élcetion dans Hochelaga, je déclare que cette déclaration est entièrement fausse, en autant que je suis concerné.

M. CARVELL: Quelle est la date?

M. DOHERTY: Le 14 mars. La déclaration suivante est de M. Isaïe Fortin, une autre personne accusée d'avoir participé dans un système organisé de substitution de personnes:

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par M. Emile Bourassa et autres, le 13 février 1913, à l'effet que j'aurais participé à une organisation de personnification, durant la dernière élcetion dans Hochelaga, je déclare que cette déclaration est entièrement fausse, en autant que je suis concerné.

M. CARVELL: Quelle est la date de cela?

M. DOHERTY: Le 14 mars. La déclaration suivante est de M. Napoléon Latraverse, qui dit:

Je suis informé que dans une prétendue déclaration solennelle signée par M. Emile Bourassa à Montréal, le 13 février 1913, mon nom serait mentionné comme ayant rencontré un certain nombre de peersonnes le 15 novemebre et que nous aurions reçu des instructions de préparer des télégrammes (personators) pour le jour d'élection d'Hochelaga, tenue le 19 novembre dernier, de faire des listes fictives de voteurs absents ou morts, que nous aurions reçu des listes fictives de ces noms de la part de M. Anthime Fortin, et qu'en outre des personnes déclarent, disent ou insinuent que j'aurais participé à ce système de télégraphie "(personnation)".

Je déclare qu'en autant que je suis concerné, ces accusations ou insinuations sont fausses et non fondées.

Cela est aussi du 14 mars. Voici maintenant la déclaration de M. Caron:

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par M. Emile Bourassa et autres, le 13 février 1913, à l'effet que j'aurais participé à une organisation de personnification, durant la dernière élcetion dans Hochelaga, je déclare que cette déclaration est entièrement fausse, en autant que je suis concerné.

Cela porte la date du 14 mars. La déclaration suivante est de M. Armand Joseph Peloquin:

Ayant appris que mon nom était mentionné sur une certaine déclaration faite par M. Emile Bourassa et autres, le 13 février 1913, à l'effet que j'aurais participé à une organisation de personnification, durant la dernière élcetion dans Hochelaga, je déclare que cette déclaration est entièrement fausse, en autant que je suis concerné.

Je répudie ces accusations ou insinuations. J'ai travaillé à l'élection de l'honorable M. Coderre, mais je n'ai voté au nom d'aucune personne à cette élection et ces accusations ou insinuations sont fausses.

La suivante est de M. Alex. Major qui déclare que la prétention qu'il a participé dans un système organisé de substitution de personnes pendant la dernière élection d'Hochelaga est entièrement fausse en ce qui le concerne.

Elle est datée du 14 mars. La suivante est de M. Denis Tansey, prétendu chef des personnificateurs irlandais:

Je, Denis Tansey, de la cité de Montréal, membre de l'assemblée législative de la province de Québec, déclare en connaissance de cause et solennellement:

J'ai pris connaissance de ce qui me paraît être une déclaration légale et avoir été signée à Montréal par un certain Emile Bourassa, le 13e jour de février. Cette déclaration contient le paragraphe suivant:

M. Denis Tansey, M.A.L., avait sous ses ordres trois bandes de personnificateurs irlandais dont le lieu de réunion était aux quartiers généraux, à la connaissance personnelle de M. Louis Coderre et de son comité.

Je n'hésite pas à dire que ces allégués sont absolument faux.

Vient ensuite M. Alex. Lapierre qui déclare, au sujet de l'affirmation qu'il avait participé dans un système organisé de substitution de personnes durant la dernière élection d'Hochelaga:

Je déclare par les présentes que cet allégué est entièrement faux en tant que je suis concerné.

Je crois que nous avons des déclarations de presque toutes les personnes mentionnées dans le long affidavit d'Emile Bourassa, déclarations de nature à rendre ceux qui les ont faites passibles de châtiment pour parjure. Nous avons celle d'Emile Bourassa lui-même en ce qui concerne la vérité de sa première déclaration. Nous avons celle de M. Horner, corroboration non assermentée de l'affidavit de M. Bourassa. Nous n'en avons pas de M. E. Lalumière. Celui-ci a cru prudent de disparaître du pays; d'autres personnes, personnes sages aussi, se demandent comment il se fait qu'il a disparu. Je crois qu'il est

juste que la Chambre sache comment il se fait que ce monsieur est disparu. Le 22 février la cour Supérieure a rendu jugement à Montréal dans une cause de Masson vs Lalumière, le monsieur qui figure comme signataire de cette déclaration non assermentée.

Le jugement fait voir que, ce jour-là, Lalumière a été condamné à un an d'emprisonnement pour avoir refusé de produire et de déposer entre les mains du protonotaire un anneau et un diamant que le tribunal lui avait ordonné de produire. Pour avoir refusé de produire ces articles à la possession desquels il ne devait pas avoir droit puisque le tribunal lui ordonnait de s'en dessaisir, il fut condamné à un an de prison, avec cette réserve que l'emprisonnement durerait jusqu'à ce qu'il se fût conformé à l'ordre du tribunal. Lalumière jugea sans doute plus sûr de quitter le pays, puisqu'il ne voulait pas se dessaisir d'une chose à laquelle il n'avait aucun droit, et puisque, d'autre part, il ne désirait pas se soumettre au châtiment que le tribunal lui infligeait. C'est là l'explication de l'absence de M. Lalumière. Sans vouloir faire de calembour à l'occasion de son nom, je dirai que cet incident jette une lumière considérable sur le motif de son absence et sur le caractère de l'individu à la déclaration de qui on demande à cette Chambre d'avoir foi pour décider qu'il y a à première vue de bonnes raisons de croire que l'honorable secrétaire d'Etat s'est rendu coupable d'une faute grave. Voici les termes de ce jugement, et il est peut-être bon d'en consigner le texte dans les débats:

La cour, après avoir entendu les parties par leurs avocats sur la règle *nisi* émise contre le défendeur, avoir examiné les procédures et délibéré:

Déclare absolue la règle *nisi* émise contre le défendeur; ordonne que le dit défendeur soit emprisonné dans la prison commune de ce district pour le terme d'un an, et qu'il soit de nouveau condamné jusqu'à ce qu'il ait déposé entre les mains du protonotaire de ce district l'anneau et le diamant qu'il lui a été ordonné de déposer par jugement de cette cour en date du 27 janvier 1913, et qu'il ait payé les frais de la dite règle *nisi* et de son exécution.

(Vraie copie.)

(Signé J. M. LATOUR,
Député, P.C.S.

M. CARVELL: Quelle est la date de l'ordonnance le condamnant à la prison?

M. DOHERTY: Le 22 février.

M. McKENZIE: Est-ce un jugement pour injure au tribunal?

M. DOHERTY: L'injure a consisté dans le refus de produire et de déposer entre les mains d'un fonctionnaire de la cour un anneau et un diamant.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre que le dépôt de ces articles ferait cesser l'injure?

M. DOHERTY: Je le présume. En attendant, il retient un bien auquel il n'a manifestement pas droit puisqu'autrement le tribunal ne lui aurait pas ordonné de s'en dessaisir.

M. LEMIEUX: Y a-t-il eu appel?

M. DOHERTY: Le dossier ne le fait pas voir.

En comparant la première déclaration de M. Bourassa à celle qu'il a faite subséquemment, de même qu'aux déclarations, de M. Horner et de tous ceux qui sont incriminés, lesquels occupent à peu près tous des situations avantageuses à Montréal, je pense avoir le droit de dire que ces divers témoignages ne paraissent pas à qui les examine impartialement suffire pour soumettre le secrétaire d'Etat à un procès.

Je me demande ce qu'en pense l'honorable député de Saint-Hyacinthe, mieux renseigné aujourd'hui qu'il ne l'était quand il a décidé de porter cette affaire devant la Chambre. Il nous a dit—et je pense qu'il était sincère—qu'il éprouvait beaucoup de répugnance et beaucoup de chagrin à agir comme il a cru devoir le faire. Mais alors il n'avait pas devant lui, comme nous l'avons devant nous, la version donnée depuis par ceux-là même sur le témoignage desquels il a basé son action. La simple lecture des affidavit de Bourassa et de Horner doit, à mon sens, nous convaincre que ces hommes dans une circonstance ou dans l'autre, se sont parjurés. Vous pouvez faire votre choix quant à la circonstance dans la quelle ces hommes se sont parjurés, mais si Emile Bourassa a dit la vérité dans la déclaration que l'honorable député de Saint-Hyacinthe nous a lue, il ne l'a sûrement pas dite dans celle que j'ai lue. Il semble dans les deux cas avoir prêté serment. Il est juste de faire observer toutefois qu'il jure n'avoir point lu la déclaration dont l'honorable député de Saint-Hyacinthe nous a donné lecture. Pour ce qui est de Lalumière et de Horner, ce n'est pas sous la foi du serment qu'ils ont corroboré la première déclaration de M. Bourassa. Quant à la seconde, celle que j'ai lue, M. Horner, qui des deux est le seul sur qui on ait pu mettre la main, l'a confirmée sous serment. Vous avez donc là deux témoins, sans la déclaration desquels aucune preuve n'existerait et qui cependant se présente devant la Chambre de telle manière que, si nous tenons pour vraie leur première déclaration, il se trouve qu'ils se sont indubitablement parjurés dans leur dernier affidavit, où ils jurent n'avoir pas eu connaissance de ce premier document, dont les allégations, à ce qu'ils disent, sont fausses.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Outre les déclarations de Lalumière et de Horner, nous avons les témoignages de Marsil et de Jarry, qui disent avoir, en même temps qu'Emile Bourassa, mis leurs signatures au bas de ces pièces avant que le commissaire de la cour Supérieure y apposât la sienne, et ils disent avant de signer qu'ils savent qu'elles ont la même force et le même effet que s'ils étaient faits sous serment. Mais ils ont apposé leur signatures qu'après avoir prêté serment; nous avons pour établir ce fait deux témoins.

M. DOHERTY: Ainsi, vous avez trois témoins pour établir que ces hommes se sont parjurés dans la déclaration que je viens de lire. Les témoins de la poursuite sont donc des parjures, et l'on nous demande de faire subir à un homme honorable, à un homme qui jouit de l'estime publique, une enquête sur des inculpations impliquant un acte criminel. Si leurs premières déclarations sont vraies, ils se sont évidemment parjurés dans la seconde. Si en deuxième lieu les inculpations sont fondées, ces hommes sont ceux qui ont eux-mêmes au cours de cette élection usurpé, moyennant finance, la personnalité d'autrui; ce sont eux qui ont activement préparé les voies à une suite de semblables usurpations, et ils sont coupables d'un deuxième crime. Vient ensuite la déposition apportée à l'appui de celle de M. Bourassa et dont l'effet est de prouver que ces individus, outre les titres qu'ils ont par ailleurs à être crus, se sont rendus coupables d'une tentative de chantage, et pour justifier cette tentative tout ce que l'on invoque, c'est qu'elle a réussi. Que la Chambre veuille bien envisager la situation telle qu'elle se présente. Tous nous sommes sujets à être les victimes de semblables allégations. On dit, et j'ai déjà sur ce point exprimé mon opinion, que ce nommé Marsil a fait une imputation sur le compte de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) et du très honorable chef de l'opposition et sur cela quelqu'un dira-t-il que nous devons rechercher la conduite de ces messieurs? Nous qui siégeons dans cette assemblée nous sommes tous sujets à des imputations de cette sorte, et l'on veut que, sur des preuves insuffisantes pour faire prononcer par un grand jury la mise en accusation d'un prévenu, cette Chambre décide de mettre en accusation l'honorable secrétaire d'Etat, à qui d'abord un comité ferait subir une enquête, et qui subséquemment serait soumis au jugement de la Chambre elle-même, lorsque celle-ci sait parfaitement que toute déclaration de culpabilité qui pourra s'ensuivre, soit devant le comité, soit devant la Chambre, ne peut découler que du témoignage de personnes qui avouent s'être parjurées, avoir usurpé la personnalité d'autrui et s'être rendues coupables de chantage. Je n'ai nul désir de couvrir de ma protection ceux qui font mal, mais j'ai le devoir de m'assurer qu'il ne sera commis aucune injustice à un membre de cette Chambre, mis dans la position où se trouve aujourd'hui l'honorable secrétaire d'Etat. Sur des témoignages comme ceux que l'on nous a communiqués, nous n'avons pas le droit de conclure avec précipitation qu'il y a lieu de soumettre le secrétaire d'Etat à la sorte de recherches que l'on propose. C'est là mon opinion sincèrement exprimée, et, après ce qui nous a été signalé, après ce qui nous est révélé de la nature du témoignage auquel l'honorable député de Saint-Hyacinthe est tenu d'ajouter foi, il peut fort bien, avec l'impartialité qui le distingue, laisser tomber cette motion. J'aimerais à savoir si je me trompe dans cette appréciation de la manière dont à ce moment l'affaire doit se présenter à mon honorable ami.

M. GAUTHIER: Monsieur l'Orateur, je regrette beaucoup.....

Sir WILFRID LAURIER: Devons-nous comprendre que ceci mettra fin à la discussion?

M. DOHERTY: Non, j'ai simplement posé une question à l'honorable député de Saint-Hyacinthe. S'il désire ne pas y répondre, je n'ai pas le droit d'insister. C'est un cas où, je suppose, le silence ne devra pas passer pour un acquiescement.

M. GAUTHIER: Si on me le permet, je répondrai au ministre de la Justice après qu'il aura terminé ses remarques.

M. DOHERTY: Je dois donc supposer que l'honorable député se croit toujours obligé d'insister sur l'enquête qu'il demande. Avant d'agir comme on le veut, il nous faut naturellement supposer que l'on a établi contre l'honorable secrétaire d'Etat une cause probable et raisonnable d'action et c'est là une supposition fort grave. Elle met en jeu l'honneur du secrétaire d'Etat, son siège dans cette Chambre, sa position de membre du cabinet, et, plus que tout le reste, son droit de se présenter la tête haute devant ses concitoyens. Pour ma part, je ne crois pas que l'on ait contre le secrétaire d'Etat la moindre preuve; mais, avant de supposer la nécessité d'une enquête, il nous faut supposer qu'il existe une pareille preuve, auquel cas l'intérêt public exige qu'il y ait une enquête. A un double point de vue, ce qu'il faut, c'est une enquête complète et impartiale. Si la Chambre ordonne une enquête ou décide qu'une enquête doit être ouverte, elle est tenue de s'assurer que cette enquête sera impartiale. Or, quel est le tribunal qui offre une garantie d'absolue im-

partialité et que la Chambre puisse faire agir? Est-ce la Chambre elle-même.

Cette Chambre a-t-elle la compétence voulue, ou si elle ne l'a pas, est-elle seule autorisée à juger cette affaire, si elle doit être jugée? Et, si en droit, cette Chambre est compétente en pareille matière est-ce le tribunal sur lequel la partie accusée et la partie accusatrice ainsi que le public qui a intérêt à ce que justice soit faite, peuvent compter pour faire une enquête des plus complètes et rendre une décision impartiale? Bien plus, cette Chambre est-elle le tribunal auquel la loi donne mission de se prononcer sur la culpabilité ou l'innocence d'une personne accusée de crimes imputés au secrétaire d'Etat? Ni le comité des privilèges et élections, ni la Chambre des communes dont ce comité est le conseil, ne constituent le tribunal ayant mission de décider la question soulevée par l'honorable député de Saint-Hyacinthe et qu'il persiste à discuter. La loi a créé un tribunal, qui, d'aveu général, offre la plus absolue garantie d'une parfaite impartialité, tant pour l'enquête que pour la décision. La loi a créé un tribunal et cette Chambre, par une série de décisions, a décidé que dans les matières pour lesquelles la loi a établi ce tribunal, elle ne peut ni ne doit intervenir, et qu'ayant participé à la confection de la loi, elle doit la respecter. Ce tribunal a reçu mission de décider les questions de fait se rattachant aux élections et entraînant culpabilité de la part de quiconque y est concerné, ou certaines conséquences à l'égard du mandat électif de tout homme qui a pu être élu à une élection. Lisez cette motion, et quelles sont ses allégations? Elle contient les allégations d'une demande en invalidation d'élection. En substance, voici à quoi se résume toute l'affaire: à l'élection d'Hochelaga l'automne dernier, il y a eu substitution de personnes et cela à la connaissance et avec la connaissance du secrétaire d'Etat. En outre—et cela ne vaut qu'en autant qu'il peut donner de la force au témoignage que l'on pourrait apporter qu'il y aurait eu substitution d'électeurs—on affirme que subséquement à cette élection, le secrétaire d'Etat aurait rémunéré certaines gens pour cette substitution de personnes; et peu importe qu'il ait cédé à l'intimidation en donnant cette rénumération. Le point principal de l'accusation, c'est qu'à l'élection d'Hochelaga, il y a eu substitution de personnes, et les frais de cette usurpation de la personnalité ont été soldés après l'élection, soit en argent soit en promesses de places, et le secrétaire d'Etat aurait connivé à cette infraction de la loi des élections.

Inutile de citer les articles de la loi des élections qui traitent de la substitution de personnes; ce sont les articles 272, 273, 274 et 275. Ces articles prévoient les infractions dont le secrétaire d'Etat est accusé; et ils statuent sur le mode de procédure et sur la question de savoir s'il y a eu usurpation de la personnalité; et la loi énonce quelles seront les conséquences si l'accusation est prouvée. Les conséquences seront que le secrétaire d'Etat perdra son mandat électif dans cette Chambre et deviendra inéligible à une autre élection. Je suis convaincu que l'honorable député de Saint-Hyacinthe n'espère pas que, si le secrétaire d'Etat est déclaré coupable, il se tirera d'affaires. Si le secrétaire d'Etat est déclaré coupable à la suite de l'enquête demandée, il sera sans doute jugé indigne d'exercer son mandat dans cette Chambre. Quelles que soient, sous ce rapport, les vues de l'honorable député de Saint-Hyacinthe ou d'autres, c'est une procédure absolument futile, tendant à priver le secrétaire d'Etat de son mandat dans cette Chambre. En substance, les raisons de cette procédure sont celles mêmes d'une pétition en invalidation d'élection; et, pour ainsi dire, les conséquences du maintien de cette procédure sont aussi celles découlant d'une demande en invalidation d'élection. La loi a établi un tribunal pour les pétitions en invalidation d'élection et pour décider toute question de fait, relative aux élections, comportant le droit d'un candidat à son mandat électif. Non seulement la loi a établi un tribunal créant ainsi une juridiction concurrente avec la Chambre, mais par l'article 91, elle décrète que les questions de cette nature seront débattues devant le tribunal et leur validité ne saura être contestée. Je cite le texte même de l'article, ou du moins sa substance:

Toutes les élections sont assujéties aux dispositions de la présente loi, et leur validité ne peut être contestée qu'en conformité de ces dispositions.

Ce texte est formel. On ne saurait appuyer ces accusations, ni prendre de procédure comportant une enquête sur la manière dont l'élection d'Hochelaga s'est faite et en arriver à une décision, sans déterminer si le secrétaire d'Etat est coupable de la seule chose dont il a été accusé, l'infraction à la loi des élections.

En supposant qu'il s'agisse ici d'une affaire exigeant enquête, le devoir manifeste de la Chambre, j'en suis convaincu, est de laisser cette enquête et la décision de ses résultats aux tribunaux à qui la loi les a confiées. Je n'énonce pas une doctrine nouvelle; mais celle que cette Chambre et la chambre des communes d'Angleterre ont maintes et maintes fois depuis promulguée, qu'en Angleterre et dans notre pays nous avons une loi des élections dont la validité est contestée. Ce n'est pas la première fois qu'on essaie de recourir à ce mode d'enquête touchant une élection.

M. McKENZIE: Y a-t-il dans la loi des élections dont la validité est contestée

quelque moyen statuant sur l'instruction puisqu'il a surgi après le délai fixé pour la présentation de pétition?

M. DOHERTY: Certainement. Si l'honorable député veut bien se reporter à l'article 12 de la loi des élections fédérales dont la validité est contestée, il constatera que l'article dit:

La pétition doit être présentée au plus tard le trentième jour qui suit la date fixée pour la présentation des candidats, si le ou les candidats ont été déclarés élus ce jour-là, et, dans tous les autres cas, le quarantième jour après la tenue du scrutin, à moins qu'elle ne conteste la validité du rapport ou de l'élection sur une allégation de manœuvres frauduleuses, et qu'elle n'allègue spécialement le paiement d'argent ou quelque autre manœuvre de corruption par un député pour le candidat élu, ou par quelqu'un agissant pour lui ou avec son assentiment, depuis la date de la prise des votes de ces électeurs en exécution ou en conséquence de ces manœuvres frauduleuses, dans lequel cas la pétition peut être présentée à quelque moment des trente jours qui suivent ce paiement.

L'honorable député remarquera qu'il figure dans cet article une stipulation très précise au sujet d'un paiement d'argent ou autre moyen de corruption par tout député ou par quelqu'un de ses agents, et ainsi de suite.

M. EMMERSON: Le ministre a-t-il étudié la règle 80 de cette Chambre?

M. DOHERTY: Non.

M. EMMERSON: La voici:

S'il est constaté qu'une personne a été élue et déclarée élue ou a cherché à être élue membre de cette Chambre par corruption au moyen d'intrigues ou de manœuvres frauduleuses, la Chambre procède avec la plus grande rigueur contre les personnes qui ont pris une part volontaire à cette corruption ou à ces manœuvres ou intrigues.

M. DOHERTY: C'est une ancienne règle qui a été remplacée par la loi des élections dont la validité est contestée.

M. EMMERSON: Elle a été adoptée par la Chambre, il y trois ans.

M. BORDEN: C'est une règle ancienne.

M. DOHERTY: Cette règle ne dit rien du mode à suivre pour établir qu'on s'est rendu coupable de pareils actes.

Si on portait l'affaire devant les tribunaux et que le secrétaire d'Etat fût déclaré coupable des accusations portées contre lui, et que cette Chambre pût prendre quelque initiative dans les limites de son pouvoir, elle le ferait sous l'empire de cette règle.

M. MACDONALD: Quelle est la date à laquelle on prétend que ces paiements ont été effectués?

M. DOHERTY: Le 17 février. Lorsque cette procédure fut prise, ce n'était pas une question de deux jours, mais de deux semaines; or ce qu'il faut considérer ici, c'est le recours offert aux intéressés. Je tiens à observer que ce recours s'offre encore; car, j'ai à cœur d'exposer l'affaire aussi clairement que possible. Si quelque député pense que cette affaire repose sur des preuves suffisantes, il devrait s'adresser au tribunal compétent et faire décider la cause. Aux députés qui croient que cette affaire repose sur des preuves suffisantes, je dis qu'il existe un tribunal civil devant lequel peût s'effectuer une enquête absolument impartiale et approfondie et cela en justice pour le secrétaire d'Etat, et pour ceux qui croient qu'il y a eu prévarication.

M. MACONALD: Relativement à l'opinion exprimée par le ministre au sujet des enquêtes touchant les manœuvres frauduleuses aux élections, il sait probablement que Edouard Blake, sir John A. Macdonald et sir John Thompson ont exprimé un avis contraire.

M. DOHERTY: J'ai ici l'opinion de sir John Thompson, et j'ai intention de citer ce texte.

M. MACDONALD: En 1899, dans l'affaire de l'élection de Brockville, le leader de la Chambre cita ces autorités pour prouver que le Parlement n'avait pas renoncé à son droit d'examiner ces affaires.

M. DOHERTY: Avant de terminer je veux faire bénéficier l'honorable député des opinions de sir John Thompson, de sir Louis Davies et du très honorable leader de l'opposition dans cette Chambre.

En premier lieu, les intéressés peuvent en toute liberté contester la validité de l'élection en question, et s'enquérir de toutes les circonstances. En second lieu, si les trente jours étaient écoulés, j'attirerais l'attention des honorables députés sur les dispositions des articles 273, 274 et 275 de la loi des élections contestées qui s'occupent particulièrement de la substitution de personnes, et qui en font un acte criminel; en outre, sur les dispositions de l'article 307, qui accorde un an à compter de la date à laquelle a été commis l'acte incriminé pour intenter des poursuites sous le régime de ces dispositions. Ainsi, on peut s'adresser à la cour d'élections, et à la cour criminelle et cependant l'honorable député vient devant la Chambre portant une accusation de contravention à la loi des élections et l'on nous demande de dire: "Oh! la cour des élections n'est pas compétente, et la cour criminelle n'a pas compétence pour traiter cette affaire."

Même si on admet que la juridiction de cette Chambre est parfaitement concurrente avec la juridiction des cours, je suis convaincu que devant les cours nous obtiendrions une décision autrement impartiale. Nous voulons que justice soit faite, quelque soit celui qui est frappé ou celui qui échappe. Cette affaire peut être traitée par cette Chambre, par le comité des privilèges et élections, et les tribunaux n'ont qu'une juridiction concurrente. Où allons-nous nous adresser?

Je ne veux pas déverser le blâme sur la Chambre ni sur ses membres, ni sur les députés de l'opposition plutôt que sur les députés ministériels, mais nous savons tous, malgré les efforts que nous pouvons faire, que les occasions sont rares ou nous ne sommes pas complètement influencés par des considérations de parti politique. Si vous examinez les dossiers des enquêtes semblables à celle qui est demandée ici, combien en trouvez-vous qui ne contiennent pas un rapport de la minorité en même temps qu'un rapport de la majorité ou pour lesquelles les membres n'aient pas voté en s'appuyant purement sur des considérations de parti? Je suis bien disposé à croire que c'est le résultat de la conviction honnête des députés, mais tout cela établit-il bien que la Chambre soit le meilleur endroit pour juger une accusation portée par un membre d'un parti contre un membre du Gouvernement d'un autre parti.

M. LEMIEUX: De façon à ce qu'il n'y ait pas d'erreurs, les parties qui se présenteraient devant ce comité n'appartiendraient pas à l'opposition. La contestation d'élection est entre deux amis du Gouvernement.

M. DOHERTY: J'avais pensé qu'une des parties serait l'honorable député de Saint-Hyacinthe, qui a parlé, je n'en doute pas, en croyant sincèrement qu'il a agi dans l'intérêt public—et je ne suppose pas que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) désire rayer du parti l'honorable député de Saint-Hyacinthe—je suis sûr que ce serait une grande perte s'il le faisait. Voici une proposition faite par un membre qui siège d'un côté de la Chambre, dirigé contre un membre du Gouvernement qui est avec notre système politique un gouvernement de parti, je me demande si quelqu'un hésiterait dans son choix quand les tribunaux sont à notre disposition. Si l'honorable député désire, comme je n'en doute pas, voir se terminer cette affaire d'une façon parfaitement équitable, ne croit-il pas qu'il y a autant de chance que la poursuite soit maintenue devant un tribunal que devant cette Chambre? Si je parlais sous une inspiration de parti politique, je dirais: certainement réglons cette affaire ici; c'est une question absolument de parti et comme nous avons ici une bonne majorité de parti, nous déciderions l'affaire comme nous l'entendrons. J'espère que les honorables députés ne penseront pas que je voudrais prendre cette position, mais si quelqu'un a un intérêt à ce que cette question soit jugée ici par la Chambre, ce n'est pas l'honorable député de Saint-Hyacinthe ou ceux en faveur desquels il parle et qui croient qu'un grand crime a été commis. De sorte que je soumets, s'il y a une juridiction concurrente, notre devoir clair et absolu, puisque nous voulons justice, est de signaler à mon honorable ami que les tribunaux sont à sa disposition. Il a le choix entre les tribunaux civils ou les tribunaux criminels. Nous avons les tribunaux, la question à décider relève de leur juridiction et s'il réussit, ils peuvent lui accorder tout ce qu'il désire. Sans doute les tribunaux criminels ne décideront rien quant au siège de député, mais si la cour criminelle, après l'examen de la cause, condamne le secrétaire d'Etat, alors la règle dont a parlé l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) trouvera son application. La règle s'applique dans le cas où il a été etabli qu'il y a corruption, mais elle ne dit pas comment elle sera prouvée; c'est l'affaire des tribunaux. Mais si la cour criminelle trouve que le secrétaire d'Etat est coupable des accusations portées contre lui, alors, en vertu de la règle il devra abandonner son siège. De sorte que l'honorable député aura, avec l'une ou l'autre procédure, tout ce qu'il pourra obtenir avec la motion qu'il présente et il a l'opportunité de présenter l'affaire devant l'un ou l'autre tribunal.

M. GERMAN: L'honorable ministre dit-il que la Chambre n'a pas juridiction.

M. DOHERTY: Je dis que la Chambre a délégué son pouvoir d'examiner les questions de faits affectant la validité des élections, en vertu de la loi des élections contestées.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas le cas du tout—le pouvoir de décider quant à la validité du siège. Il y a d'autres conséquences.

M. DOHERTY: Le très honorable député pourrait peut-être nous l'apprendre. En ce moment, je ne peux pas. En attendant je pourrais faire observer à mon très honorable ami qu'il n'a pas toujours pensé ainsi.

M. GERMAN: Quel serait le rôle du comité des privilèges et élections si ce n'était pas de faire des investigations sur des faits de ce genre?

M. DOHERTY: Il y a beaucoup de questions qui se rapportent aux élections et qui ne tombent pas sous la loi des élections. Par exemple, la Chambre aurait le droit de décider si un indivudu était un membre acceptable pour la Chambre, même s'il n'était pas coupable d'un délit prévu par la loi des élections. Comme je l'ai signalé

et comme je le dirai plus tard, à la chambre des communes en Angleterre il existe un tel pouvoir dont on s'est servi et ici ce pouvoir peut également être employé. C'est une chose. C'est une autre chose de conclure qu'un homme est indigne d'occuper son siège parce qu'il est coupable d'avoir violé la loi des élections. Cela doit être établi par le tribunal compétant.

M. LEMIEUX: Si la cause est portée devant le tribunal avec la procédure ordinaire, sous la forme d'une pétition dont le ministre de la Justice a parlé et si le tribunal annule l'élection pour cause de corruption, quel recours a la Chambre contre le député?

M. DOHERTY: Si ces accusations sont prouvées, le tribunal déclarera le député coupable de corruption, lui enlèvera son siège et le déclarera inéligible pour sept ans. Que peut-on exiger de plus pour revendiquer l'honneur du Parlement? Que désirerait l'honorable député? Nous ne pouvons pas sortir de là; il est impossible que vous jugiez les faits allégués et vous ne pouvez pas leur appliquer les conséquences qui en découleront, sans mettre en question l'élection d'Hochelaga et la disposition absolue de la loi est que l'élection ne pourra pas être mise en question autrement qu'en appliquant la loi. C'est simplement jouer sur les mots que de dire que c'est différent d'une pétition d'élection parce que c'est sous la forme d'une motion pour une enquête devant la Chambre. Les allégations sont les mêmes et les conséquences qui peuvent en découler sont identiques à ce qiu se produirait dans une pétition d'élection.

(La séance de la Chambre suspendue à six heures est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. DOHERTY: Avant la suspension de la séance, je disais que, depuis l'adoption de la loi des élections fédérales contestées, quand il s'agit de constater des faits se rapportant à une élection, de cette constation de faits dépend le droit d'un député d'occuper un siège dans cette Chambre, et que le Parlement a délégué ses pouvoirs, s'est départi de sa juridiction, èt a confié pouvoir et juridiction aux tribunaux.

Je me suis aussi efforcé d'établir que même que l'on prétendrait que cette délégation de pouvoirs laisse subsister une juridiction concurrente, chaque fois qu'il s'est élevé des doutes sur la question de savoir à qui l'on devait confier la décision d'une contestation de cette nature, le Parlement a toujours maintenu, avec raison, que les tribunaux étaient l'autorité compétente.

Ceci étant posé, quant à la procédure à suivre, même si l'on admet la juridiction concurrente dans un cas de cette nature, je n'ai aucune hésitation à adhérer à la doctrine qui veut que lorsqu'il s'agit de déterminer des faits se rapportant à une élection, et que de cette détermination dépend la validité de l'élection, la loi et la jurisprudence établie par la coutume du Parlement veulent que les tribunaux, et les tribunaux seuls, aient juridiction en la matière.

Je veux ajouter à mes observations des citations d'opinions exprimées par des hommes qui ont droit à ce que la Chambre les accepte comme règlement définitif de la question. On m'a dit que sir John Thompson avait exprimé une opinion différente de la mienne. Je demanderai la permission de lire ce qu'il a dit à propos de l'élection de Queen-Shelburne en 1887.

Mais avant de faire cette citation, afin de faire un relevé aussi complet que possible des précédents qui s'appliquent directement aux cas actuel, comme la grande majorité d'entre eux, ou qui s'y appliquent par induction, vu l'analogie des circonstances, il est peut-être bon de mentionner que la question de savoir jusqu'ou allait le droit du Parlement de s'enquérir des faits qui avaient motivé un rapport concernant une élection, et d'ordonner la modification du rapport, s'est présentée dès 1874, presque immédiatement après l'adoption de la loi des élections fédérales contestées.

On trouvera la décision rendue, la première du genre, dans le journal de la Chambre des communes de 1874, page 82. Sur une demande faite pour changer le rapport, en offrant d'établir des faits démontrant qu'un candidat avait été élu et non l'autre, l'Orateur régla la question en décidant qu'une telle demande n'était pas recevable. J'ai pris ma citation dans le texte français et je la traduirai en anglais:

Une motion ayant été proposée et appuyée pour que la pétition d'Horatio Leboutillier, de Gaspé-Bassin, province de Québec, présentée jeudi dernier, demandant qu'un rapport de la dernière élection pour le district électoral de Gaspé, soit modifié comme question de privilège, en substituant le nom du pétitionnaire et en substituant le nom de Louis Gouge Harper et soit maintenant reçu; et une objection ayant été soulevée contre la réception de cette pétition parce que le sujet ne pouvait en être considéré que par la loi, monsieur l'Orateur déclara: Je ne peux rien trouver dans les précédents qui m'aide à prendre une décision sur cette question. Je crois que la Chambre ferait bien de l'examiner et d'établir une règle pour les pétitions à venir. Je suis d'avis qu'il s'agit d'une pétition se rapportant à une élection, mais comme je n'ai rien trouvé dans les journaux anglais, je crois que la pétition ne devrait pas être reçue.

Le cas suivant se produisit en 1881 et il s'est agi de l'admission d'une pétition que l'Orateur prit sur lui de régler. Ce n'était pas certainement une véritable pétition

d'élection; c'est-à-dire qu'elle n'était pas dans la forme régulière.

La Chambre fut saisie de cette affaire au moyen d'une pétition signée par un certain nombre d'électeurs et déposée par le très honorable chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). Il était dit dans cette pétition que les pétitionnaires s'adressaient au Parlement parce qu'ils n'avaient pas de recours devant les tribunaux. Il était expliqué que des procédures avaient été prises pour invalider l'élection et qu'après l'enquête, la pétition avait été renvoyée. Il était allégué, de plus, que le procès avait été une parodie de la justice; qu'il y avait eu collusion entre le pétitionnaire et l'inculpé; que l'on n'avait fait entendre que les témoins qui ne pouvaient rien prouver et tout cela avait été fait en vue de faire renvoyer la pétition.

Dans ce cas, il n'existait pas d'autre recours devant les tribunaux et les pétitionnaires s'adressèrent au Parlement, pour obtenir justice. Après un débat, l'Orateur demanda quelques jours pour étudier la question et rendit une décision dans laquelle il déclarait que la pétition ne pouvait pas être reçue. Je citerai deux paragraphes de cette décision; je considère qu'ils s'appliquent absolument au cas qui nous occupe:

Si la pétition était reçue, tout député pourrait alors proposer qu'elle soit déférée à un comité; et si une telle proposition était agréée, les diverses allégations contenues dans la pétition constitueraient l'ordre de renvoi par lequel le comité serait gouverné dans ses délibérations. De cette manière, une porte serait ouverte à la réception, sans distinction, de toutes pétitions s'attaquant d'une manière générale à l'élection de députés, bien que n'étant soumises à aucune des formalités requises même à l'époque où la Chambre avait pleine juridiction sur les élections contestées. Accorder la prière de la pétition, ce serait violer le grand principe qui est la base de toute la législation adoptée par le parlement anglais, depuis 1868, et par le parlement canadien, depuis 1873, et qui veut que les cours de justice seules connaissent des cas d'élections contestées. Lorsqu'il s'est trouvé que la loi était impuissante à fournir le remède nécessaire, dans certains cas, le Parlement a toujours été prêt à prendre l'initiative, comme le prouvent les divers statuts modifiant l'acte de 1874, et il a adopté la législation nécessaire à cet effet.

Monsieur l'Orateur rendit sa décision en ces termes:

Considérant donc le fait que la pétition est en conflit avec la lettre et l'esprit de la loi qui gouverne la Chambre dans ces cas, et, qu'en réalité, elle met en doute le droit à son siège d'un honorable député; je dois décider que l'objection soulevée par l'honorable député de Bagot est bien fondée, et que la pétition ne peut être reçue.

Je ne prétends pas, pour le moment du moins, que cette question devrait être laissée à votre décision, monsieur l'Orateur, et que la motion devrait être rejetée comme irrégulière, bien que ce soit une prétention à l'appui de laquelle on pourrait trouver de très solides arguments. Pour le moment, dis-je, j'invoque cette autorité pour démontrer que chaque fois qu'il s'agit d'une procédure équivalant à une pétition en invalidation d'élection, la juridiction du Parlement a été transférée aux tribunaux. Si ce point a été jugé dans une cause où il n'existait pas de recours devant les tribunaux, l'argument est encore plus fort dans une cause qu'il est possible de porter devant les tribunaux, où ceux qui se croient lésés, pourront obtenir justice.

M. MACDONALD: Où trouve-t-on cette citation?

M. DOHERTY: Dans les journaux de la Chambre des communes du Canada, 1881, page 200. Le jugement est rapporté en entier. On le trouve aussi dans les Débats de 1881.

Sir WILFRID LAURIER: Etait-ce dans la cause de l'élection de Richelieu?

M. DOHERTY: Oui. L'opinion de sir John Thompson que je désire citer est rapportée dans les Débats de 1887, page 158. Un débat avait eu lieu au sujet de l'élection de Queen (N.-B.), et voici ce que disait sir John Thompson:

Depuis le changement dont j'ai parlé...

Il s'agit de la loi des élections contestées.

...et par lequel le Parlement a renoncé à son droit de juger les élections contestées, il a toujours été admis dans les débats qui ont eu lieu dans la chambre des communes d'Angleterre, que tout ce qui se rapportait à une élection contestée était référé aux tribunaux, à l'exception d'une chose: la disqualification des personnes élues.

Comme le disait sir Henry James, en 1882, dans la cause de Michael Davitt, la seule question que le Parlement se soit réservée, c'est de décider si un candidat éligible a été élu, d'après le bref qui a été émis.

Ainsi qu'il a été expliqué par lord Cabridge et lord Selborne, dans un débat en 1870, cette réserve ne vient pas en conflit avec le statut, qui dit qu'une élection ne pourra être contestée que par une requête, parce que la Chambre a à examiner si on s'est conformé au bref qui ordonne aux électeurs d'une division électorale d'élire, pour siéger dans cette Chambre, un candidat éligible. La Chambre conserve donc le droit de décider si, par l'élection, on s'est conformé au bref en élisant une personne apte à siéger dans la Chambre. Mais dès qu'on a décidé de la qualification de la personne élue, la conduite de l'officier rapporteur, le nombre de voix obtenu, la conduite des candidats, et toutes les autres questions se rapportant à une élection ou à la conduite de l'officier rapporteur, ont été référées aux tribunaux, et la Chambre a toujours refusé d'intervenir.

Parlant de la même affaire, sir John Thompson dit encore (Débats de 1887, page 681):

Malgré tout ce qui a été dit sur cette question dans les débats antérieurs, si je men-

tionne en passant les raisons qui ont été données, ce n'est pas avec l'intention de répéter ce qui a été dit, mais je veux simplemet rappeler aux députés, des arguments employés. On a dit avec raison, dans le débat, devant le comité, que le pouvoir d'instruire les pétitions d'élection, dans la première période de l'histoire parlementaire, avait été souvent exercé par la chambre des communes, en Angleterre. On a démontré que sur toutes les questions de cette nature, soulevées devant les communes anglaises, une décision a été rendue par un vote strictement de parti. On reconnaissait si bien que toutes les pétitions d'élection dépendaient absolument d'un vote purement de parti, que dans une occasion un ministère dût donner sa démission parce qu'il n'avait pu obtenir la majorité de la Chambre sur cette question de disposer d'une élection contestée. Subséquemment reconnaissant l'injustice de ce système, on adopta la procédure Grenville; cette procédure exigeait qu'une pétition fût présentée; qu'elle fût accompagnée d'un cautionnement; qu'un comité, dont la décision devait être finale, fût nommé par voie de scrutin; que son rapport fût final sans le concours d'un vote de la Chambre, et que les membres de ce comité fussent assermentés.

Subséquemment, il y a seize ou dix-sept ans, l'Angleterre adopta une législation qui abolit cette procédure, et qui obligeait de soumettre la pétition d'élection aux tribunaux. J'ai fait voir, dans une occasion précédente, que nous avons adopté ce statut en 1874. Depuis cette date, comme je l'ai dit à la Chambre—et ce fait n'a pas été contredit—depuis le moment où le Parlement de la Grande-Bretagne adopta le mode de confier aux tribunaux l'instruction des élections contestées, et depuis le moment où la même procédure a été adoptée en Canada, il n'y a pas un seul exemple qui nous fasse voir que le Parlement de ces deux pays ait altéré un rapport d'élection ou ait instruit une pétition d'élection. Le fait que l'on ne puisse invoquer un seul précédent en faveur de la ligne de conduite que l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) voudrait faire adopter par la Chambre, est très significatif, et démontre l'inconvenance qu'il y a de s'occuper, ici, de cette question.

Dans une occasion, pendant que l'on discutait sur la présente affaire dans cette Chambre, on nous a demandé: "Où a-t-on trouvé, dans les annales du Parlement, qu'un candidat ayant reçu la minorité des voix, ait été déclaré élu" et j'ai répondu que nous n'avions pas à chercher dans l'histoire du parlement impérial pour savoir si une question de cette nature avait été soulevée et discutée. Si nous consultons les dossiers des cours du pays, nous trouvons comment de telles questions furent soulevées, et comment l'on en disposa. Mais, pour l'honneur du Parlement, l'on peut dire que depuis l'adoption de cette procédure, jusqu'à ce jour, les annales du Parlement en sont absolument exemptes. Non seulement le Parlement ne s'est jamais occupé d'aucune pétition de cette nature, mais ni en Angleterre, ni ici, le Parlement n'a pas même été sollicité de le faire. Mais, comme je l'ai dit, dans une occasion précédente, les deux Chambres ont conservé le droit indéniable de s'occuper de questions concernant la perte des droits politiques de ses membres. Cette perte des droits politiques est celle que subit un homme qui devient inéligible pour le Parlement, ou, s'il a été élu membre du Parlement, a perdu son siège par l'acceptation d'une charge publique.

J'appuie sur ces derniers mots, parce qu'ils démontraient clairement que l'Orateur n'entendait pas faire allusion à l'inéligibilité résultant de manœuvres illégales, qui sont du ressort des tribunaux.

Le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) prit part au débat sur l'élection de Brockville et celle de Huron-ouest, et après avoir cité l'opinion de sir John Thompson, il ajoutait (Débats de 1900, page 5878):

> Le principe émis par sir John Thompson en 1887, comportait que quelque évidente que fût l'offense, quelque évidente que fût la fraude, toutefois, dans chaque cas où l'on pouvait faire une enquête, qui amènerait la perte du siège d'un député, l'on devait soumettre l'examen des faits à un tribunal et l'on ne devait pas agir autrement.

Je considère que cette proposition et celle que j'émettais cet après-midi sont aussi conformes que peuvent l'être deux opinions exprimées par deux personnes différentes. Mon très honorable ami fit encore d'autres remarques, concernant la même affaire, et elles sont très appropriées au cas qui nous occupe, vue qu'elles ont trait à l'importance qu'il faut attacher à la qualité des témoins, quand il s'agit de décider si une enquête doit être accordée.

Mon très honorable ami s'exprimait ainsi (Débats de 1900, page 5683):

> Nous portons d'accusation contre lui, nous amenons Pritchett qui raconte son histoire. Puis il est interrogé: N'avez-vous pas voté au nom d'autres électeurs? Oui, dit-il. A la question: De votre propre aveu, n'êtes-vous pas un faussaire? Oui, répondit-il encore, je le suis.
>
> Est-il un juge, sur le témoignage d'un homme comme celui-ci, trouverait un accusé coupable? Est-il rien d'aussi odieux, rien d'aussi contraire au sentiment de la justice, que de supposer qu'un homme puisse être condamné sur une déposition semblable? Donc, si la déposition de cet individu n'est pas suffisante pour étayer une accusation, en vertu de quel principe de justice, nous demande-t-on de rouvrir cette enquête et de la renvoyer devant le comité des privilèges et élections.
>
> Je répète que le motif qui nous porte à refuser de renvoyer cette affaire devant le comité, c'est qu'il n'est pas juste, qu'il n'est pas équitable, de confier l'honneur, la réputation d'un député de cette Chambre, à un pareil tribunal, après les révélations qui ont été faites.

L'opinion que j'entretiens se trouve ici exprimée avec beaucoup plus de force, d'éloquence et d'autorité que je ne saurais lui en prêter moi-même, je le crois sincèrement. Si l'on faisait une enquête sur la nature et les détails de cette accusation, la question n'en resterait pas moins la même, ainsi que le très honorable premier

ministre le voulait alors: Avez-vous voté sous le nom d'autres personnes? Oui, répondent les principaux témoins et ils affirment cela, en se glorifiant de leur conduite. Le langage dont le très honorable chef de la gauche—alors le premier ministre du Canada,—s'est servi dans cette occurrence, s'applique tellement au cas qui se soulève aujourd'hui qu'il mérite qu'on le répète.

Est-il un juge qui, sur le témoignage d'un homme comme celui-ci, trouverait un accusé coupable? Est-il rien d'aussi odieux, rien d'aussi contraire au sentiment de la justice que de supposer qu'un homme puisse être condamné d'après une déposition semblable? Donc, si la déposition de cet individu n'est pas suffisante pour étayer une accusation, en vertu de quel principe de justice nous demande-t-on de rouvrir cette enquête et de la renvoyer devant le comité des privilèges et élections?

Je répète que le motif qui nous porte à refuser de renvoyer cette affaire devant le comité, c'est qu'il n'est pas juste, qu'il n'est pas équitable de confier l'honneur, la réputation et le mandat d'un député de cette Chambre à un pareil tribunal après les révélations qui ont été faites.

Il y a encore une ou deux autres citations que j'aimerais faire, parce qu'elles expriment toutes l'avis d'un homme dont l'opinion, affirme-t-on, diffère de celle que j'ai exprimée. En 1887 sir John Thompson tel que rapporté aux pages 157 et 158 des Débats, traitant de l'opportunité de soumettre les questions de cette nature au comité des privilèges et élections, disait:

Les honorables membres de la Chambre qui ont fait ces critiques, connaissent parfaitement le rapport qui existe entre le comité des privilèges et élections et la Chambre elle-même. C'est un comité qui avise la Chambre au sujet de la procédure qu'il convient d'adopter relativement à des questions de cette nature et, en proposant que la question fût référée à ce comité, j'ai cru qu'il me suffirait d'établir que la loi et les précédents n'étaient parfaitement pas de nature à appuyer la motion de l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Skinner) dans le but de convaincre la Chambre que tout ce qui lui restait à faire, c'était de laisser la question en suspens, jusqu'à ce que le comité des privilèges et élections l'eût débattue. Ce comité se trouve vis-à-vis la Chambre en la posture d'un aviseur vis-à-vis de son client; la Chambre consulte son comité sur toutes questions à propos desquelles ni la loi, ni les précédents ne sont parfaitement clairs; c'est pourquoi, j'ai insisté, l'autre jour, auprès de la Chambre pour lui représenter qu'il s'agissait ici d'un cas qui devrait être soumis à ce comité vu que sa décision ne pouvait pas être arrêtée par la majorité des membres de cette Chambre. Je représentais simplement que l'affaire n'était pas aussi évidente qu'elle devrait l'être et qu'elle n'était pas de nature à permettre à la Chambre de la résoudre, sans prendre l'avis du comité compétent en ces matières. Le comité s'est occupé de la question. Il a nommé un sous-comité qui devait s'enquérir s'il n'existait pas de précédents. Je n'ai pas besoin de dire ce que sont ces précédents. Depuis l'inauguration du présent système de disposer des élections contestées, le comité n'a rapporté un seul précédent en faveur de l'intervention du Parlement dans un sel cas de cette nature dans l'une ou dans l'autre Chambre. Au contraire, le comité en est venu à la conclusion suivante:

Que la question soulevée quant à la décision dudit président du scrutin en ce qui a trait à la candidature dudit George G. King, en est une qui relève de la juridiction de la cour suprême de la province du Nouveau-Brunswick d'après les dispositions du statut relatifs aux élections contestées;

Qu'on n'a pas soulevé l'objection au sujet de l'incapacité, au point de vue de la qualification ou de l'éligibilité dudit George F. Baird, à siéger à la Chambre des communes, s'il est dûment élu pour ledit district électoral;

Il est résolu: Que de l'avis de ce comité, la Chambre ne doit pas déclarer que ledit George F. Baird n'a pas qualité pour siéger en cette Chambre, mais qu'elle doit laisser aux tribunaux compétents, d'après le statut relatif aux élections contestées, le soin de résoudre la question, l'intention, l'esprit et la coutume du Parlement étant que toutes les questions qui surgissent à propos de la validité dans l'élection des membres de cette Chambre soient décidées par les tribunaux ordinaires du pays, au lieu que par la Chambre des communes.

A nouveau, en 1892, lorsque des accusations furent portées contre sir Adolphe Caron, accusations dont la plus grande partie se rapportait à sa conduite lors d'une élection partielle, nous trouvons que sir John Thompson a déclaré:

Un autre point que je désire faire observer est que, lorsque des accusations d'inconduite sont portées contre un député, en sa qualité de député, il faut examiner soigneusement si la Chambre doit exercer ses fonctions judiciaires que nous aimons si rarement à remplir et que nous remplissons bien si rarement; car il existe trop de sentiments divers, trop d'intérêts et même trop de passions politiques dans une assemblée comme celle-ci. Nous devons considérer si les accusations que l'on porte peuvent être jugées par des tribunaux plus compétents que celui-ci, et, possédant tous les pouvoirs voulus.

Si la constitution a créé des tribunaux qui ont juridiction pour juger de telles questions, si la loi qui s'applique à nous comme à nos électeurs, donne à ces tribunaux le droit et le pouvoir de juger ces accusations, il est très désirable que la Chambre refuse d'exercer des fonctions judiciaires, et que nous laissions aux tribunaux créés par la constitution et les statuts, le pouvoir, le droit et le devoir de prendre connaissance et de juger ces plaintes, qu'elles soient faites par un député, ou par une autre personne du dehors.

Plus tard, en 1892, à propos de la même affaire, sir John Thompson a déclaré (voir page 1070 des Débats):

J'affirme que, bien qu'un député puisse violer la loi électorale de ce pays, cela ne peut faire le sujet d'une enquête dans cette Chambre. Nous avons délégué ces pouvoirs aux cours de justice, et je répète que, puisque les cours de justice ont juridiction en ces matières, il est inconvenant et inopportun, à tous

les points de vue, pour cette Chambre, d'assumer cette juridiction et d'exercer cette autorité. Je sais que l'on prétend qu'en donnant juridiction aux cours de justice de juger les causes d'élections, nous n'avons fait que leur donner une juridiction concurrente avec celle du Parlement. Je sais que chaque fois qu'un parti pense trouver un avantage, chaque fois que l'on croit être utile à un parti politique en reprenant la juridiction que nous avons donné aux cours de justice, pour faire exercer cette juridiction par la Chambre ou par un comité de la Chambre, sur une cause d'élection, une contestation d'élection ou sur un jugement concernant une élection, quelques députés ne manquent jamais de nous rappeler que nous possédons ce pouvoir, et d'insister pour nous le faire exercer. Dans tous les corps délibérants qui ont délégué ses pouvoirs aux juges, le sentiment s'affirme de plus en plus, avec le temps, que ces corps ne doivent, dans aucune circonstance, reprendre cette autorité et exercer ce pouvoir, mais qu'ils doivent laisser décider ces questions par les cours de justice. Ce sentiment est si fort, que je suis certain que dans la chambre des communes, en Angleterre, s'il le fallait, on abolirait ce pouvoir, afin qu'il ne fût plus exercé par un tribunal aussi incompétent que l'est la chambre des communes, au sujet des contestations d'élection.

Je vais citer l'opinion d'un homme dont l'avis recevra le respect qu'il mérite de la part de tous les honorables membres de cette Chambre, je veux parler de sir Louis Davies qui, tout le monde le sait, fut un homme d'Etat distingué dans son temps et qui remplit aujourd'hui, avec distinction, la position de juge de la cour suprême. Discutant les élections de Brockville et de Huron-ouest, et faisant allusion au comité des privilèges et élections, il a dit (voir pages 5305-06 des Débats de 1900):

A mon avis, ce comité possède les qualités requises pour traiter toutes les questions de droit. Mais je ne crois pas qu'il soit apte à traiter des questions de fait. Naturellements, cela est admis depuis plusieurs années. Le parlement anglais et, si je me trompe, tous les parlements coloniaux en tout cas, les parlements des colonies où l'on jouit du privilège du gouvernement responsable—ces parlements, dis-je, après beaucoup d'expérience ont enlevé à ce comité toutes les questions de fait concernant les élections. Et pourquoi, monsieur l'Orateur? Parce que l'on a vu que c'était un corps auquel on ne pouvait raisonnablement confier des questions aussi importantes, on a cru que l'esprit de parti se glisserait dans ce comité et ferait oublier toutes les autres considérations qui devaient guider la décision du comité. Et c'est. Je crois, du consentement général, non seulement des parlements de la Grande-Bretagne et des colonies, mais aussi du consentement du peuple que ces parlements représentent, que, il y a plusieurs années, l'on a retiré de ce comité des privilèges et élections pour les soumettre aux tribunaux toutes les questions relatives aux élections contestées. En outre, l'on voit que ce comité change constamment. Un jour, douze membres seront présents, le jour suivant, il y en aura huit, et, le lendemain, huit autres membres, et ainsi de suite. A de rares exceptions près, les mêmes hommes n'assistent pas chaque jour au comité.

Et, à la page 5310 du même volume on trouve que, parlant de la question de juridiction, sir Louis Davies a dit:

Je répète donc qu'avec ces deux lois, une enquête judiciaire aurait pu être instituée, à la demande de 25 électeurs, sur tous les prétendus cas de corruption dans Brockville et dans Huron-ouest et dans tous les cas, où on aurait fait la preuve que des fraudes avaient été commises, les frais de l'enquête auraient été à la charge de l'Etat et non à celle des requérants. Puisque nous avons des lois qui nous assurent des enquêtes complètes, conduites par des juges dont l'impartialité n'a jamais été mise en doute, et qui pourvoient à la punition des coupables, ce serait une usurpation de la part du parlement, de ne pas vouloir que l'enquête se fasse dans ces conditions, et d'exiger, malgré l'absence de toute pétition, que l'affaire soit soumise au comité des privilèges et élections.

Ce n'était certainement pas l'intention du législateur; l'honorable député qui a préparé la motion qui nous occupe en ce moment, en était tellement convaincu, qu'il a pris bien garde de limiter l'enquête qu'il demande aux officiers rapporteurs et sous-officiers rapporteurs intéressés dans les deux élections en question.

Et, plus loin:

Ma prétention est que le Parlement s'est désisté de toute juridiction, pour instituer une enquête sur les faits se rapportant à une élection, excepté quand il s'agit de la conduite de ses fonctionnaires. C'est ce que j'ai prétendu en 1887; mais, à cette occasion, j'ai aussi soutenu, contrairement à l'opinion de sir John Thompson, que le Parlement ne s'était pas désisté de sa juridiction sur ces fonctionnaires et qu'il pouvait faire comparaître les officiers rapporteurs à la barre de la Chambre pour leur faire rendre compte de leur conduite ou les punir s'il y a lieu. A part cette exception, nous n'avons aucun droit de faire une enquête sur la manière dont une élection a été faite.

Je cherche à bien définir jusqu'où va la juridiction du Parlement sous ce rapport, parce que l'opinion soigneusement entretenue par la presse conservatrice, semble assez généralement répandue que cette Chambre a le droit d'instituer une enquête sur l'élection de Huron-ouest et celle de Brockville, pour savoir s'il y a eu des cas de corruption ou de manœuvres frauduleuses, et que nous ne l'avons pas fait. Il n'y a jamais eu d'idée plus fausse.

On demande aujourd'hui que la Chambre s'occupe elle-même de l'affaire parce que, dans la forme, il ne s'agit pas d'une pétition d'élection. Dans l'affaire de Brockville et de Huron-ouest, la discussion ne portait pas sur des pétitions d'élection, mais plutôt sur la substance d'une enquête relative à des manœuvres électorales. J'ai cité à ce propos, l'opinion de celui qui occupait la charge de ministre de la Marine et des Pêcheries dans le cabinet de l'époque.

Le Parlement n'a aucun droit sous ce rapport; il n'a jamais cherché à usurper ce droit et n'a jamais soumis ces prétendus cas de corruption au comité des privilèges et élections. Les attributions de ce comité étaient très restreintes, et il ne pouvait que s'enquérir de la conduite des officiers et sous-officiers rapporteurs.

Et plus loin:

Si la Chambre veut une enquête complète, il faut que celle-ci ait lieu en vertu de la loi que je viens de citer, et c'est pour bien le faire comprendre à la Chambre que j'insiste sur ce point au risque de commettre certaines répétitions.

Est-ce cela, est-ce une enquête complète que veulent avoir le représentant de Saint-Hyacinthe et les membres de la droite aussi bien que ceux de la gauche? Sans doute. Nous sommes unanimes à reconnaître que c'est ce qui devra avoir lieu dès que nous aurons décidé qu'une enquête est nécessaire. Or, puisque c'est là ce que nous voulons, la loi nous dit devant quel tribunal l'affaire doit s'instruire.

Monsieur l'Orateur, il s'agit d'une question de justice, d'une affaire de loyauté. Pour parler ainsi je ne me place pas au seul point de vue de secrétaire d'Etat, dont on attaque la manière d'agir, il s'agit d'une question de justice sur laquelle le peuple a le plus puissant intérêt à ce que l'affaire, si elle doit faire l'objet d'une enquête et d'un jugement, soit instruite et décidée par un tribunal dont la sentence ne puisse être même soupçonnée d'esprit de parti ou rancune politique. Les membres de la Chambre ont tout particulièrement le droit de veiller à leur propre protection pour l'avenir, de sorte que si l'on vient jamais à les mettre en accusation, ils puissent jouir du privilège qu'a tout sujet britannique prévenu de quelque contravention de subir son procès devant les tribunaux régulièrement constitués du pays.

Parce qu'un particulier ou un certain nombre de particuliers beaucoup plus honorables et apparemment beaucoup plus dignes de fois que ceux dont les allégations servent de base à la présente motion viennent lancer une accusation contre un membre quelconque de la Chambre, contre un membre du cabinet, on nous demande de créer un précédent en décrétant que ce député, ce ministre accusé d'un acte criminel—il ne s'agit pas d'autre chose en cette affaire—soit ravi à ses juges naturels pour que son honneur, sa réputation, sa position sociale deviennent l'objet des investigations d'un tribunal dont l'impartialité ne saurait être comparée à celle des autres tribunaux institués en vertu de la loi, quelles que soient les qualités à tous autres égards, quelque entier que soit le respect dont nous nous plaisons à l'entourer.

Suffit-il que l'on impute au secrétaire d'Etat un acte qui constitue une contravention à la loi des élections pour qu'il faille lui méconnaître le droit de se prévaloir de la juridiction des tribunaux institués par le parlement pour l'instruction des affaires de cette nature, et cela pour la seule raison que cette manière de procéder convient à certains membres de la Chambre? Gardons-nous de faire en sorte que la sauvegarde de nos droits dépende entièrement de la manière dont les gens peuvent s'y prendre pour formuler des accusations contre nous. Je le répète—et de défie toute contradiction sur ce point,—les allégations contenues dans cette motion sont celles d'une pétition d'élection; il n'y est question, en somme, que de contraventions à certaines prescriptions formelles de la loi électorale, et les procédures que l'on pourrait intenter à la suite de la présente motion ne sauraient avoir d'autre résultat—si l'on constate que les allégations sont vraies—que de priver un membre de la Chambre de son siège.

Il y a des années que le Parlement après s'en être bien longtemps remis à la Chambre et à ses comités du soin de se prononcer sur les affaires de cette nature, a cru devoir, dans l'intérêt de la justice, charger les tribunaux régulièrement constitués, de s'enquérir de toute question de fait relative à la tenue d'une élection et susceptible de priver un député de son siège; or, étant donné que depuis l'établissement de cette loi le Parlement a constamment refusé, sur l'avis du personnage distingué dont j'ai invoqué le témoignage, de retirer la juridiction ainsi conférée, étant persuadé qu'il y allait de l'intérêt de la justice que l'instruction de ces sortes d'affaires eût lieu devant un tribunal d'une impartialité absolue, je vous le demande, monsieur l'Orateur, je le demande à la Chambre, devons-nous aujourd'hui bouleverser cet état de choses et décréter que les membres du Parlement ne seront pas admis, contrairement au droit dont jouissent les autres citoyens, à être jugés par les tribunaux que la loi a établis pour déclarer si nous sommes coupables ou innocents de ce qui est allégué contre nous? Aux membres de la Chambre, à ceux-là surtout qui puissent être convaincus que cette affaire réclame impérieusement l'institution d'une enquête, je le demande: voulez-vous que justice soit rendue? Voulez-vous une enquête impartiale? Si le secrétaire d'Etat est coupable, tenez-vous à ce qu'il soit puni comme il le mérite, et s'il est innocent désirez-vous qu'un tribunal l'acquitte de façon à ce qu'il ne puisse subsister aucun doute dans les esprits? N'est-ce pas là ce que veulent les membres de la Chambre? N'est-ce pas là ce que réclament la justice et la loyauté les plus élémentaires? Ce résultat, l'auteur de la motion, tous ceux qui croient à la nécessité d'une enquête peuvent l'obtenir. Quelle raison peut-on avoir de mé-

connaître un tel droit et d'exiger que l'affaire soit portée devant un tribunal qui, selon moi, n'est pas investi de la juridiction voulue; devant un tribunal qui, fût-il compétent, a vu, au dire de personnages distingués dont j'ai cité le témoignage, restreindre ses attributions dans la mesure que l'on sait?

Pas n'est besoin de dire, tant j'en suis convaincu, que l'honorable collègue impliqué dans cette affaire ne compte pas un seul ennemi en cette enceinte parlementaire mais, abstraction faite de tout sentiment amical, le moyen le plus expéditif et le plus simple ne consisterait-il pas à porter l'affaire devant un tribunal ayant juridiction en matière de pétition d'élection ou, si l'on a quelque raison d'en agir autrement, devant la cour d'assises ou encore les tribunaux civils dont relèvent les délits passibles d'amendes?

Ce moyen n'est pas compliqué, peu susceptible d'occasionner de gros déboursés. propre à faire rapidement décider l'affaire par un tribunal exerçant pour cela la juridiction qui lui a été conféré par le Parlement; propre à faire prononcer une sentence qui, si elle condamne le secrétaire d'Etat, sera considérée comme celle d'un tribunal absolument impartial et, si elle le lave de l'accusation, permettra à cet honorable collègue de s'en prévaloir sans que l'on puisse prétendre—ce que feraient peut-être un grand nombre de personnes,—que l'arrêt du tribunal a été dicté par l'esprit de parti. Si l'inculpé est acquitté, n'a-t-il pas droit à ce que son acquittement établisse son innocence aux yeux du pays tout entier?

Vous qui accusez le ministre, ne trouvez-vous pas juste que le procès de l'accusé ait lieu devant un tribunal constitué de telle sorte que, advenant un décret de culpabilité, le public soit convaincu que la condamnation est juste, et qu'en cas d'acquittement, le peuple soit persuadé qu'il y avait lieu d'acquitter le prévenu? Voulez-vous plutôt que ce dernier soit traduit devant un tribunal où il sera certainement considéré comme coupable s'il est déclaré tel, et où, un verdict d'acquittement ne manquerait point de laisser subsister des doutes dans l'esprit d'un grand nombre de gens qui persisteraient à tenir la décision pour celle d'un tribunal politique dont la majorité des membres professeraient en politique les mêmes opinions que le secrétaire d'Etat.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, bien que je doive, au cours des quelques observations que j'ai à faire à la Chambre, différer d'opinion avec l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), sur la plupart des points qu'il a discutés, je ne puis m'empêcher de dire tout d'abord que j'approuve sans réserve la dernière de ses observations, savoir:

qu'il s'agit en ce moment d'une question de justice et de loyauté—de justice et de loyauté envers le secrétaire d'Etat et la Chambre dont il fait partie. Ici, comme à la chambre des communes d'Angleterre, dont la nôtre n'est qu'une pâle image, il a toujours été de règle d'ordonner l'ouverture d'une enquête chaque fois qu'un député profère à la Chambre des accusations portant atteinte à l'honneur et à la dignité de l'un de ses membres, et déclare se croire en mesure de prouver le bien fondé de ses accusations. Je pourrais faire des citations sans nombre à l'appui de ce que j'avance.

C'est cette règle que Huntingdon suivait en 1873, à propos des allégations relatives au Pacifique-Canadien; c'est encore elle qui prévalait en 1893, quand M. Tarte portait ses accusations contre McGreevy. Dans chacun de ces deux cas, un député avait pris la parole pour affirmer qu'il se croyait capable de prouver certaines choses de nature à porter atteinte à l'honneur d'un membre de la Chambre. En 1873, on avait d'abord refusé l'enquête, mais on finit par l'accorder.

Dans l'affaire de 1893, la demande d'enquête a été accordée aussitôt. Je me rends compte de la vérité des paroles du ministre de la Justice, qu'en pareille matière, tout esprit de parti devrait être mis de côté, et qu'il est peut-être difficile pour nous, qui prenons de jour en jour part à des luttes politiques, de nous dépouiller de cet esprit de parti. Je ne refuse pas d'admettre—et si je voulais le nier, ma dénégation ne serait pas acceptée—que j'ai des préjugés; j'ai toujours éte un homme de parti, et par conséquent, j'ai des préjugés; je n'en fais pas mystère. Néanmoins, j'espère que ne luira jamais le jour—et pendant ma longue carrière je crois qu'il n'a pas lui—où je serai injuste à dessein envers un adversaire, surtout dans une affaire qui intéresse son honneur et la dignité de la Chambre. Je ne crois pas que l'esprit de parti m'entraînerait aussi loin.

Mais la Chambre a toujours été jalouse de son honneur et de sa dignité, et elle a plus d'une fois puni des fautes commises par l'un de ses membres, non seulement dans la vie publique, mais dans la vie privée. A maintes et maintes reprises, en ce pays et en Angleterre, des députés ont été traduits à la barre de la Chambre et leur conduite a fait l'objet d'une enquête, non pour des infractions à la loi, ni pour aucun acte de leur vie publique, mais uniquement pour des choses qui, de l'avis de la Chambre, étaient dérogatoires à l'honneur. On a même affirmé qu'un membre de la Chambre, s'il commet un acte indigne d'un gentilhomme, s'expose à l'expulsion ou à la censure. Par conséquent, la Chambre a ce premier droit, celui de censurer la conduite de ses membres.

L'honorable ministre nous a fait une très habile dissertation sur l'autorité de la Chambre, mais qu'il me permette de lui dire qu'il n'a touché qu'à une partie des accusations qui ont été portées aujourd'hui contre le secrétaire d'Etat. Le ministre ne s'est occupé que de cette partie des accusations qui, si elle était prouvée, pourrait le priver de son mandat. Cependant, je lui ferai observer qu'il y a plus que cela dans les accusations et dans la motion du représentant de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier). Voici l'accusation que ce dernier a portée contre le secrétaire d'Etat: à l'élection qui a eu lieu dans Hochelaga, après que le secrétaire d'Etat eut reçu son portefeuille, il y a eu des substitutions de personnes, que trois individus, Emile Bourassa, Ellis Horner et Elie Lalumière, ont directement trempé dans ces fraudes, et que le secrétaire d'Etat avait connaissance de cette organisation et de leur participation.

Si la motion s'arrêtait à cette première allégation, tous les arguments du ministre seraient fondés et irréfutables, et je suis certain que le député de Saint-Hyacinthe n'aurait jamais signalé cette affaire à l'attention de la Chambre. Mais il y a deux autres allégations. L'une porte que ces trois personnes, Emile Bourassa, Ellis Horner et Elie Lalumière, après l'élection et longtemps ensuite, ont exigé le prix de leurs services; qu'ils avaient agi ainsi moyennant la promesse d'une récompense, sous la forme d'une somme d'argent ou d'un emploi public; qu'ils ont réclamé avec persistance le paiement de leurs prétendus services; qu'une fois ils sont venus à Ottawa et ont menacé le secrétaire d'Etat d'un esclandre s'il ne tenait pas les promesses qu'il leur avait faites. Voilà une accusation qui ne tombe pas sous le coup de la loi des invalidations d'élection. Elle ne se rapporte aucunement à ce qui a eu lieu pendant l'élection; elle n'a pas trait à l'élection, mais à ce qui s'est passé ensuite et a un objet entièrement différent. Ces individus vinrent à Ottawa et exigèrent la récompense de leurs services, et on prétend qu'ils l'ont reçue. C'est là le point important.

On allègue de plus que le secrétaire d'Etat les a récompensés de leurs services. La motion de mon honorable ami prétend qu'à deux de ces hommes, Lalumière et Horner, le secrétaire d'Etat a fait remettre à chacun la somme de $100. Mais ce qui intéresse le public dans cette affaire—et le ministre de la Justice déclare que la population canadienne y est intéressée—c'est que l'un de ces hommes, Bourassa, a été récompensé en recevant un emploi du Gouvernement de ce pays. Jusqu'à présent, je n'ai pas entendu nier cette accusation.

M. DOHERTY: S'il n'est pas vrai qu'il y ait eu substitution de personnes et s'il n'est pas vrai que cet individu ait trempé dans cette fraude, mon honorable ami soutiendra-t-il que c'était une faute de lui donner un emploi dans le service public?

Sir WILFRID LAURIER: S'il n'est pas vrai qu'il y ait eu substitution de personnes il est vrai que le nommé Bourassa a dit qu'il y en a eu. Il est vrai qu'il a fait une déclaration sous serment attestant qu'il avait voté au nom d'autrui. Il est vrai qu'ensuite il a fait une autre déclaration sous serment pour dire qu'il n'est pas vrai qu'il y ait eu substitution de personnes. Par conséquent, je dirai à mon honorable ami que ce nommé Bourassa est, de son propre aveu, ou un "télégraphe" ou un parjure, ou les deux, et que, sachant qu'il était un "télégraphe" ou un parjure, on lui a confié un emploi dans l'administration. L'honorable ministre me dira-t-il que le pays n'a pas intérêt à connaître cela? Je traiterai cette question plus tard, mais je déclare que cette seule accusation suffit à donner juridiction à la Chambre pour s'assurer de la vérité ou de la fausseté des faits. Dans un procès en invalidation d'élection, les cours de justice ne pourraient pas prendre connaissance de ces accusations; celles-ci relèvent du haut tribunal du Parlement, de cette Chambre, qui a intérêt à dire si l'enquête aura lieu. Ainsi que je le disais tantôt, la règle invariable des parlements, c'est que, chaque fois qu'une accusation semblale est portée, que la réputation et l'honneur d'un député est en jeu et qu'un de ses collègues dit: "je crois que je puis prouver ces faits", dans ces circonstances, la Chambre a toujours accordé une enquête. Par conséquent, tout le raisonnement du ministre ne s'applique pas. Les cours de justice ne peuvent pas être saisies de cette affaire que la Chambre seule doit décider et régler comme elle le jugera bon, si les accusations sont fondées.

Le ministre de la Justice a présenté un autre argument. Il a déclaré que, outre la question de juridiction, on n'a pas établi de présomption contre le secrétaire d'Etat. Il me suffit de répéter que le représentant de Saint-Hyacinthe a présenté, de son siège et sous sa responsabilité de membre de la Chambre, qu'il peut prouver ces accusations, et que cela devrait engager la Chambre à intervenir. Mais le député de Saint-Hyacinthe est allé plus loin. Il a cru bon de fournir à la Chambre quelques-unes des preuves qu'il croit pouvoir apporter à l'appui de ses accusations. Il a lu trois de ces déclarations sous serment: la déclaration d'Emile Bourassa, la déclaration de Tancrède Marsil, et la déclaration de Jarry. Emile Bourassa—j'en parlerai de nouveau—dit ce que j'ai déjà rapporté en partie, qu'il y avait une organisation de "télégraphes", qu'il a voté au

nom de plusieurs électeurs, qu'il a demandé une récompense et ne l'a pas obtenue. Tancrède Marsil corrobore ce témoignage et va plus loin. Voici ce que j'ai à dire de ces trois témoins. Je ne connais ni Bourassa, ni Jarry mais je connais très bien Tancrède Marsil, et je puis dire ici ce que d'autres membres de la Chambre savent qu'il est le fils d'un citoyen très respectable qui a joué un rôle très important dans la politique provinciale, feu David Marsil, qui a été pendant des années membre du Conseil législatif. Tancrède Marsil s'est fait remarquer dans le parti nationaliste depuis 4 à 5 ans. Ainsi que le représentant de Saint-Hyacinthe le dit, il a été deux fois candidat aux élections provinciales, et à la dernière élection générale il a brigué les suffrages dans l'intérêt du parti conservateur. Pour ces raisons, sinon pour d'autres, son témoignage doit compter pour quelque chose. Je ne comprends pas pourquoi son nom a été accueilli par des risées lorsqu'il a été mentionné dans l'affidavit de Bourassa. Il n'y a pas de comparaison entre les deux, entre Bourassa et Tancrède Marsil. Il n'y a rien contre Tancrède Marsil, qui passe pour un citoyen respectable, mais la réputation d'Emile Bourassa a été ternie par sa conduite. Marsil affirme que l'affidavit de Bourassa a été donné le 13 février, que le même jour, lui, Bourassa et Jarry sont venus à Ottawa, qu'ils ont eu une entrevue avec le secrétaire d'Etat et le ministre du Revenu de l'intérieur et qu'ils ont menacé de faire un esclandre, si on ne contentait pas Bourassa. Puis, nous savons—et Tancrède Marsil le déclare aussi—que le secrétaire d'Etat a écrit une lettre, reproduite dans la motion, disant que M. Bourassa aurait un emploi et que M. Lalumière en aurait un aussi. Plus loin, il ajoute qu'ils ont reçu $100 chacun. Ces faits sont exposés et constituent plus qu'une présomption contre le secrétaire d'Etat. Si ce dernier se trouve aujourd'hui dans cette situation, il ne saurait blâmer qui que ce soit parmi la gauche. Toutes les déclarations sous serment qu'on invoque contre lui proviennent de membres de sa propre famille politique, d'hommes de son propre parti: ce sont ses amis qui témoignent contre lui.

Pour les réfuter, le ministre de la Justice a lu plusieurs déclarations sous serment. Tout d'abord, il y a la déclaration solennelle de M. Bourassa dans laquelle il contredit ce qu'il a dit auparavant. L'honorable ministre déclare que tout le monde est libre de croire ou de ne pas croire ce que M. Bourassa a dit. Ce dernier dit qu'il a signé le premier affidavit sans le lire. S'il l'a signé sans le lire—ce qui est très difficile à croire—il n'en demeure pas moins vrai, d'après les témoignages de MM. Jarry et Marsil—et je n'ai pas remarqué que cette partie des témoignages ait été contredite par M. Bourassa lui-même—qu'après avoir signé cet affidavit il l'a apporté à Ottawa, l'a montré au secrétaire d'Etat et s'en est servi pour exiger sa récompense. Ce fait demeure acquis. D'un autre côté, vous avez le témoignage de sept ou huit personnes, mentionnées par M. Bourassa dans sa déclaration solennelle, qui le contredisent lorsqu'il déclare qu'il y a eu une organisation de "télégraphes" et qui affirment qu'il n'y a pas eu de substitution de personnes. Je reconnais toute la valeur de ces déclarations sous serment. Au dire de ces déposants, il n'y a pas eu de substitutions de personnes. Dans ce cas, tout ce que j'ai à dire au ministre de la Justice et aux membres de la droite, c'est que le pire ennemi que le secrétaire d'Etat ait dans cette Chambre est le secrétaire d'Etat lui-même.

S'il n'y a pas eu de substitution d'électeurs, si sa conscience était absolument tranquille sous ce rapport, s'il n'avait rien fait de mal, pourquoi contre tout bon sens a-t-il donné cent dollars à ce M. Bourassa? Pourquoi ne l'a-t-il pas mis à la porte? Pourquoi a-t-il négocié avec lui? Mon honorable ami le ministre de la Justice dit que M. Bourassa s'est rendu coupable de chantage. Il a dit, il y a un instant, qu'il avait pratiqué la substitution d'électeurs. Il a dit aussi que M. Bourassa était un parjure. C'est vrai, il est tout cela; il est agent de la fraude électorale, parjure et maître-chanteur. Mais il est plus que cela; il est employé du gouvernement. Voilà toute la cause. C'est l'allégation que je trouve dans cette motion, et à mon avis c'est toute la cause. Si ce n'était pas vrai, j'aurais certainement dit à mon honorable ami de Saint-Hyacinthe de ne pas s'occuper de l'affaire, mais il allègue dans sa motion que le 14 février dernier ledit Emile Bourassa a été nommé à un emploi dans le service administratif du Canada. Cette allégation n'a pas été niée jusqu'à présent. Je ne connais pas les faits; mais on a tout nié à part cette allégation. On me dit qu'elle ne peut pas être contredite: on me dit qu'Emile Bourassa a sur lui une lettre de l'un des départements l'informant qu'il a été nommé à un emploi. Je ne sais pas quel est cet emploi; on me dit que c'est un emploi dans les bureaux de la douane à Montréal, et c'est le bruit courant dans cette ville, et personne ne l'a contredit, bien que le Gouvernement eût su depuis plus de huit jours que cette motion devait être proposée aujourd'hui. Mon honorable ami de Saint-Hyacinthe devait la proposer lundi dernier, et ce jour-là, ainsi que l'honorable premier ministre le sait, l'honorable député de Saint-Hyacinthe lui a envoyé une copie de sa motion.

Le Gouvernement connaissait depuis une semaine ou environ l'allégation que ce M. Bourassa avait été nommé à un emploi, et si l'allégation était fausse, l'honorable premier ministre en aurait certainement été informé. Mais on m'assure que l'allégation ne peut pas être niée; et s'il est vrai que cet homme a été nommé à un emploi, si ce parjure, ce "télégraphe", ce maître-chanteur, Emile Bourassa, a aujourd'hui dans ses poches sa nomination à un emploi public, mon honorable ami prétendra-t-il qu'il n'y a pas là matière pour la Chambre à faire une enquête? Mon honorable ami prétend-il que nous devons nous laver les mains de toute l'affaire, et que la Chambre n'a aucun intérêt à savoir si cet homme a été récompensé de cette façon? Mon honorable ami de Saint-Hyacinthe dit qu'il est informé par des personnes dignes de foi que cet homme, tout parjure, "télégraphe", et maître-chanteur qu'il fût, a été nommé à un emploi?

Ce n'est pas la première fois qu'un maître-chanteur a réussi à obtenir d'un coupable ce qu'il voulait avoir de lui. Il y a, je regrette de le dire, plus qu'une preuve *prima facie* contre le secrétaire d'Etat dans le cas actuel, et il y a plus que ce que le ministre de la Justice admet. Le Gouvernement et la Chambre sont intéressés dans cette question, de même que le pays. Je conviens, ainsi que l'a dit l'honorable ministre de la Justice en terminant son discours, que c'est un cas d'équité et de justice. Oui, d'équité et de justice, justice envers le secrétaire d'Etat, envers la Chambre et envers le pays. Osera-t-on prétendre, que lorsqu'un honorable membre de cette Chambre vient dire dans cette enceinte qu'il peut apporter des preuves incontestables que cet homme, Emile Bourassa, ce parjure, ce "télégraphe", ce maître-chanteur, est aujourd'hui à l'emploi du Gouvernement, et qu'il y été nommé après que ces faits ont été portés à la connaissance des ministres, qu'aucune enquête n'est nécessaire? Voilà ce que mon honorable ami dit qu'il est en état de prouver, et dans ces circonstances il a raison de faire la motion qu'il propose. La Chambre me permettra de lire les derniers mots de la motion qui sont un résumé de toute la question:

En conséquence, qu'il soit résolu,—Que lesdites allégations soient référées au comité des privilèges et élections pour faire une enquête complète sur lesdites allégations, mais spécialement, et sans restreindre le champ de ladite enquête, sur toutes les circonstances se rattachant à l'organisation d'un système de substitution de personnes à ladite élection, dans l'intérêt et avec la coopération dudit Louis Coderre et de ses agents, sur les lettres susdites écrites auxdits agents Emile Bourassa et Elie Lalumière, sur le paiement auxdits susdits agents des sommes susmentionnées, et aussi sur la nomination dudit Emile Bourassa à un emploi dans le service public.

Mon honorable ami me dira-t-il que les conclusions ne sont pas justifiées par les prémisses? N'admettra-t-il pas que les meilleures raisons existent pour faire une enquête si cet homme a été nommé à un emploi? On pourra peut-être démontrer que la nomination est parfaitement justifiable et régulière. Mais vu les circonstances qui l'ont accompagnée, la Chambre et le pays devraient en connaître tous les détails, et être mis au courant si l'on recrute le service civil parmi les parjures, les maîtres-chanteurs et ceux qui pratiquent la substitution des personnes. La question est de la plus haute importance, et à mon humble avis, la majorité est obligée d'accorder cette enquête et de faire faire lumière complète dans toute cette affaire, ainsi que le demande l'honorable député de Saint-Hyacinthe.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon très honorable ami, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a borné ses observations à l'allegation qui est faite dans la motion de l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) que l'une des personnes mentionnées dans les déclarations dont lecture a été donnée à cette Chambre, a été nommée à un emploi dans l'administration publique. Mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Doherty) n'a pas relevé cette allégation, pour la simple raison que l'on n'a pas offert la moindre preuve à l'appui. Mais mon très honorable ami, le chef de l'opposition, laisse presque de côté tout le reste de la cause, et base toute son argumentation sur cette allégation. Or, je lui dirai que M. Emile Bourassa n'a pas été nommé à un emploi dans le service public et j'ajouterai que tant que je serai premier ministre du Canada il ne sera jamais nommé à aucun emploi.

Sir WILFRID LAURIER: Donnez-nous l'occasion de faire notre preuve.

M. BORDEN: Il sera très facile à mon honorable ami de découvrir au moyen des documents publics, que pas un sou n'a jamais été payé à cette homme, et que jamais un sou ne lui sera payé.

Je n'ai pas à me plaindre spécialement de la manière dont l'honorable député de Saint-Hyacinthe a soumis sa cause à la Chambre, mais j'ai été très surpris que dans une partie de son discours sur le sujet il ait donné à entendre que lorsque les documents en question lui ont été présentés pour la première fois il ne les a pas acceptés, mais que les journaux conservateurs ayant rapporté que le leader de l'opposition et le député de Rouville avaient refusé ces documents comme étant du chantage, alors il a accepté de porter l'accusation.

M. GAUTHIER: J'ai dit que lorsque les journaux amis du Gouvernement ont publié ces déclarations, je ne les ai pas acceptées.

M. BORDEN: Je ne crois pas avoir mal compris mon honorable ami, mais j'accepte son explication sans plus tarder. J'avais compris que—si je ne me trompe il pourra rectifier—lorsque les documents lui ont été présentés en premier lieu, il n'a pas voulu les accepter.

M. GAUTHIER: Je les ai refusés.

M. BORDEN: Si mon honorable ami était inspiré par le sentiment du devoir qui l'a engagé à soumettre cette affaire à la Chambre, je trouve quelque peu étrange qu'il ait été empêché de donner suite à ses premières intentions par des commentaires de la presse conservatrice. On doit supposer que mon honorable ami connaît assez son devoir dans une affaire aussi grave, pour ne pas se laisser influencer par des commentaires des journaux, soit libéraux soit conservateurs. Mon honorable ami n'a pas défini bien clairement son attitude sur ce point. Il a dit, cependant, quelque chose de très significatif et qui mérite spécialement l'attention de la Chambre lorsqu'il a avoué ne pas avoir considéré ces documents, lorsqu'on les lui a présentés pour la première fois, comme suffisants pour l'autoriser à porter une accusation devant la Chambre. Si tel n'était pas le sens des paroles de mon honorable ami, alors je ne sais plus ce qu'il a voulu dire.

Le ministre de la Justice a cité un très grand nombre de précédents et je n'ai rien à ajouter à ce qu'il a dit, mais j'en viendrai immédiatement aux remarques de l'honorable chef de l'opposition qui, si je le comprends bien, prétend que si un honorable membre de cette Chambre prend la responsabilité de porter une accusation de corruption contre un autre membre de cette Chambre, alors, sans s'occuper si toute juridiction en cette matière n'a pas été transférée aux tribunaux depuis plus d'un quart de siècle, c'est le devoir de cette Chambre de faire une enquête. Est-ce là ce que prétend mon honorable ami?

Sir WILFRID LAURIER: Je croyais pourtant m'être bien fait comprendre. J'ai expliqué que si les accusations avaient été limitées aux substitutions de personnes dans cette élection, le plaidoyer de mon honorable ami, le ministre de la Justice s'appliquerait; mais il y a eu plus que cela dans les accusations; il y a une accusation relative à une affaire subséquente à l'élection.

M. BORDEN: Je crois que tous les membres de cette Chambre conviendront avec moi que le premier paragraphe de la motion est l'allégation ordinaire d'actes de corruption, tels que substitutions de personnes, que l'on trouve dans toute pétition d'élection, et le reste est composé simplement des détails qui sont fournis généralement lorsqu'il est nécessaire de fournir à un tribunal les détails des actes de corruption. Voilà tout ce qu'il y a dans cette accusation. Tout le fond de l'accusation et de la motion c'est qu'il y a eu substitution d'électeurs à l'élection qui a eu lieu en novembre dernier dans la division d'Hochelaga. Si mon honorable ami prétend qu'il est du devoir de la Chambre de faire une enquête au sujet de cette accusation, et, si un membre de la gauche ou de la droite portait des accusations de corruption dans une élection, alors d'après la prétention de mon très honorable ami la Chambre serait obligée de faire une enquête au sujet de ces allégations.

C'est là, il n'y a pas à en douter, l'effet de l'argument qu'a présenté le chef de la gauche. Rien dans l'histoire de ce pays non plus que de la Grande-Bretagne n'autorise une semblable prétention. Si quelqu'un de la droite accusait de son siège mon honorable ami d'avoir remboursé depuis le 21 septembre 1911 une somme considérable de deniers employés à corrompre les électeurs lors de son élection ce jour-là et qu'ensuite il proposerait de renvoyer au comité des privilèges et élections l'examen des faits reprochés, mon très honorable ami prétendrait-il que l'on dût tenir une pareille ligne de conduite et ne pas remettre aux tribunaux du pays le soin de disposer en la manière ordinaire l'allégation que la loi relative aux élections contestées déclare devoir être soumise à ces mêmes tribunaux. Mon très honorable ami pousse un peu loin sa doctrine. Si nous devons juger les substitutions d'électeurs que l'on dit avoir été commises au mois de novembre 1912 dans l'élection d'Hochelaga, pourquoi ne pas de même juger les faits de corruption que l'on allèguerait avoir eu lieu pendant le cours des élections générales de 1911? Dans un cas, tout au moins depuis les élections générales de 1911, on a demandé aux membres de la droite de soumettre à la Chambre certaine affaire relative à l'élection qui a donné à un député de la gauche un siège dans cette assemblée, et aux amis politiques qui nous suggéraient de le faire, notre réponse a été celle qu'a donnée cette après-midi le ministre de la Justice: c'est aux tribunaux de ce pays qu'il nous faut avoir recours pour décider cette affaire.

Il est bon, il est juste et il est à désirer que toute manœuvre irrégulière à une élection, soit soumise à une enquête et que le coupable soit puni. Lorsque, depuis 1910, pareille question s'est présentée devant la Chambre, mon très honorable ami et ceux

qui alors l'ont appuyé ont émis une opinion bien différente de celle qu'il a exprimée ici ce soir. Lorsque, pour une deuxième fois, en 1900, certaines choses relatives aux élections de Huron-ouest et de Brockville furent signalées à la Chambre, mon très honorable ami chargea sir Louis Davies de répondre à ces allégations, et la réponse de sir Louis Davies a déjà été communiquée à la Chambre par le ministre de la Justice; j'aimerais cependant à vous en citer un ou deux passages. Sir Louis Davies disait:

En tant que ce comité est concerné, je le regarde comme parfaitement apte à décider les questions de droits mais non les questions de fait. Naturellement, cela a été reconnu il y a bien des années... Et c'est, je crois, du consentement général, non seulement du parlement de la Grande-Bretagne et des colonies, mais aussi du peuple que ces parlements représentent, que toutes les questions relatives aux élections contestées ont été autrefois enlevées au comité des privilèges et élections et transférées aux tribunaux... Ce serait de la part du Parlement une usurpation que de confier au comité des privilèges et élections le soin de faire enquête sur des manœuvres frauduleuses commises pendant les élections, même si personne n'a sollicité la chose...On croit généralement dans le pays que la Chambre a le droit de s'enquérir des faits de corruption que l'on allègue avoir été commis au cours des élections de Brockville et de Huron-ouest, et que ce droit nous n'avons pas voulu l'exercer. C'est là une idée fausse, que les journaux conservateurs soigneusement cultivés A mon humble avis, le Parlement n'avait pas le droit de s'enquérir des manœuvres frauduleuses commises dans l'une ou l'autre de ces élections. Du reste, le Parlement n'a pas voulu s'arroger ce droit, et il n'a pas soumis ces manœuvres au comité des privilèges et élections.

J'aimerais à savoir de mon très honorable ami s'il est de l'avis qu'énonçait alors sir Louis Davies, membres de son cabinet et parlant en son nom dans cette affaire:

A mon humble avis, le Parlement n'avait pas le droit de s'enquérir des manœuvres frauduleuses commises au cours de ces élections.

Si donc, monsieur l'Orateur, ce Parlement, d'après l'avis exprimé au nom de mon très honorable ami par sir Louis Davies, n'avait pas le droit de s'enquérir des manœuvres frauduleuses commises au cours des élections de Brockville et de Huron-ouest, quel motif mon très honorable ami a-t-il aujourd'hui de prétendre que le Parlement a le droit de s'enquérir de prétendues manœuvres frauduleuses commises au cours de l'élection d'Hochelaga. Serait-ce que les noms diffèrent? Serait-ce que dans un cas il s'agissait de Brockville ou de Huron-ouest, pendant que dans l'autre il s'agit d'Hochelaga? Serait-ce que dans un cas ce sont des libéraux que les deux comtés avaient élus et que, dans l'autre, ça été un conservateur? Mon très honorable ami a dit qu'il était partisan, et je crois qu'il l'a abondamment prouvé par le changement de front qu'il vient d'effectuer dans sa manière d'envisager l'élection d'Hochelaga par rapport aux élections de Brockville et de Huron-ouest.

Mais il y a plus, monsieur l'Orateur, et sir John Thompson, comme l'a rappelé le ministre de la Justice, a affirmé que, depuis l'adoption par l'Angleterre d'une loi relative aux élections contestées non plus que depuis l'adoption au Canada d'une semblable loi, jamais au parlement de la Grande-Bretagne ni au Parlement du Canada il n'a été tenu d'enquête comme on le propose aujourd'hui. Mon très honorable ami interprète à cet égard l'opinion de sir John Thompson absolument comme je l'interprète moi-même, puisque, étant alors le chef du cabinet il a exprimé son approbation de ce que venait de dire sir John Thompson; bien plus, il s'y est conformé. Voici ses propres paroles:

Le principe émis par sir John Thompson, en 1887 comportait que quelque évidente que fût l'offense, quelque évidente que fût la fraude, toutefois, dans chaque cas où l'on pourrait faire une enquête qui amènerait la perte du siège d'un député on devait soumettre l'examen des faits à un tribunal et l'on ne devait pas agir autrement.

Après avoir exprimé cette opinion dans les termes que je viens de rapporter, mon très honorable ami ne laisse pas ce soir de prétendre qu'il faut appliquer un principe tout différent et ouvrir une enquête sur l'élection d'un membre de cette Chambre chaque fois qu'un député juge à propos de formuler dans une motion qu'il présente de son siège les faits que d'ordinaire sont formulés dans une requête en invalidation soumise aux tribunaux du pays. Laquelle des deux opinions de mon très honorable ami allons-nous suivre: celle qu'il énonçait en 1900 ou celle qu'il exprime ce soir? Quant à moi, cettte affaire me paraît être de celles dont la décision appartient aux tribunaux ordinaires du pays. Je ferai observer qu'au moment où mon très honorable ami discutait ces choses en 1900, l'heure était depuis longtemps passée où une requête en invalidation d'élection aurait pu être produite relativement aux élections de Brockville et de Huron-ouest; tandis que ce soir il est encore loisible à qui le désire de réclamer dans les tribunaux coutre le droit que peut avoir l'honorable député d'Hochelaga de siéger dans cette Chambre. Au lieu d'agir comme ils le pourraient, au lieu de se présenter devant les tribunaux, c'est devant la Chambre qu'ils viennent, en vue probablement de créer s'il se peut du scandale, et ils demandent que cette requête en invalidation soit examinée non par les tribunaux à qui la loi

assigne cette fonction, mais par le comité des privilèges et élections.

Mon très honorable ami assure que l'enquête devra porter, non seulement sur le fait d'une substitution d'électeurs mais aussi sur des actes subséquents. Or, comment, je vous le demande, serait-il possible d'étudier cette affaire sans d'abord examiner certaines choses dont l'examen a été attribué exclusivement aux tribunaux? Est-ce que l'honorable député de Saint-Hyacinthe ne pourrait pas dès demain instituer devant les tribunaux de la province de Québec des poursuites propres à faire la lumière sur chacune des allégations formulées dans sa motion. Il sait qu'il a cette faculté. Bien plus, l'honorable député de Saint-Hyacinthe et mon très honorable ami savent que, même au cas où cette faculté ne pourrait plus s'exercer, il leur serait encore loisible d'instituer des procédures en aucun temps dans l'intervalle d'un an qui conduiraient à une enquête devant un tribunal impartial, une enquête beaucoup plus complète que ne la pourrait faire le comité des privilèges et élections. Que mon très honorable ami veuille bien ne pas oublier qu'en envoyant cette affaire au comité des privilèges et élections, nous aurons établi un précédent. Si la substitution d'électeurs que l'on dit avoir été commise au profit de l'honorable député d'Hochelaga était prise en considération par le comité ou par la Chambre contrairement à tous les précédents des trente dernières années, où cela nous mènerait-il? Quelque député de la gauche prétendra demain ou après-demain avoir des motifs de croire et qu'il croit que dans l'élection de septembre 1911, des manœuvres frauduleuses ont eu lieu à la connaissance ou avec la connivence de quelque autre député. N'aurons-nous pas à soumettre la chose au comité des privilèges et élections, si nous lui soumettons cette affaire? Quelle distinction ferons-nous? Où commencera l'action des tribunaux et où finira celle du comité? Faut-il nous occuper de cette affaire d'une façon particulière parce qu'il s'agit du comté d'Hochelaga, ou s'il faudra nous occuper de même de tous les cas semblables ? Si les affaires de cette sorte sont envoyées au comité des privilèges et élections, la Chambre passera la plus grande partie de son temps à l'examen de requêtes en invalidation. Ce serait la conséquence inéluctable d'un examen de la présente requête. Telle n'a pas été l'intention du Parlement. Dans un des discours qu'il a prononcés en 1887, sir John Thompson déclarait qu'en Angleterre les décisions du comité des privilèges et élections étaient conduites avec un tel esprit de parti que le cabinet abandonna une fois le pouvoir pour n'avoir pu réussir à obtenir un rapport favorable à son candidat.

M. BORDEN.

Chacun de nous admettra, je crois, que les tribunaux du pays sont le lieu où cette affaire doit être examinée, comme l'a voulu le Parlement. Pour le reste, j'incline à me laisser guider par les arguments qu'a formulés mon honorable ami le ministre de la Justice à l'égard de la nature des preuves sur lesquelles se fonde l'honorable député de Saint-Hyacinthe.

Cet honorable député, au commencement de sa motion a dit que s'appuyant sur des informations dignes de foi, il croyait pouvoir établir par des preuves satisfaisantes les allégations en question; je lui pose la question, après avoir étudié les preuves soumises à la Chambre par le ministre de la Justice, l'honorable député est-il convaincu que le témoignage sur lequel il s'appuie, soit d'une nature assez satisfaisante pour se recommander à son jugement? Je partage l'opinion exprimée par le ministre de la Justice sur la question. Il n'a guère appuyé sur les opinions exprimées en 1900 par le chef actuel de l'opposition, et je voudrais citer encore quelques extraits du discours de mon très honorable ami. Dans ce cas-là, un nommé Pritchett avait juré qu'il avait participé à un certain plan de truquage de bulletins de vote dans Huron-ouest et dans Brockville, et, à propos du témoignage de cet homme, le très honorable député s'est exprimé comme suit:

Eh bien, monsieur l'Orateur, je le demande en toute franchise à tout membre de cette Chambre—je ne fais pas cet appel à la passion ou aux préjugés, mais je m'adresse au sens commun, au sentiment d'équité, à l'intelligence des membres des deux côtés de la Chambre. Nous conseilleraient-ils réellement, croiraient-ils juste de citer à la barre de cette Chambre les citoyens honorables de ce pays pour y être jugés sur des accusations portées par un homme comme Pritchett! Est-ce là leur idée de la justice, est-ce là l'idée qu'ils ont de l'équité? Quant à moi, je ne saurais concevoir que l'on puisse baser une accusation quelconque sur le témoignage d'une homme comme Pritchett. Supposez que, demain l'on arrête un individu en s'appuyant sur cet affidavit. Nous le faisons comparaître devant un magistrat, afin qu'il réponde à l'accusation portée contre lui dans ce document: violation de la loi électorale, dans l'hypothèse où le délai accordé pour faire l'examen de ces accusations ne serait pas encore écoulé!

Nous portons l'accusation contre lui, nous amenons Pritchett qui raconte son histoire. Puis il est questionné, n'avez-vous pas voté au nom d'autres électeurs? Oui, dit-il. A la question: De votre propre aveu, n'êtes-vous pas un faussaire? Oui, répond-il, je le suis.

Est-il un juge qui, sur le témoignage d'un homme comme celui-ci, trouverait un accusé coupable? Est-il rien d'aussi odieux, rien d'aussi contraire au sentiment de la justice que de supposer qu'un homme puisse être condamné, sur une déposition semblable? Donc, si la déposition de cet individu n'est pas suffisante pour étayer une accusation, en vertu de quel principe de justice nous demande-t-on de rouvrir cette enquête et de la renvoyer devant

le comité des privilèges et élections? Je le répète, le motif qui nous porte à refuser de renvoyer cette affaire devant le comité, c'est qu'il n'est pas juste, qu'il n'est pas équitable de confier l'honneur, la réputation et le mandat d'un député de cette Chambre à un pareil tribunal, après les révélations qui ont été faites.

Voilà quelle était en 1900 l'opposition de la valeur qu'on doit attacher à un témoignage de cette nature, et, pour les raisons qu'il a données, il demanda à ses partisans à voter contre toute enquête basée sur le témoignage de Pritchett. Ce soir, cependant, peut-être parce que le nom du comté dans le présent cas est Hochelaga, tandis que dans l'autre cas le nom du comté était Brockville — le très honorable député en est arrivé à une conclusion différente, et considère ce témoignage comme absolument satisfaisant à son sens des convenances et de la justice.

En terminant, j'ajoute que, tout en étant disposé à faciliter l'enquête sur la conduite des membres de cette Chambre, et particulièrement sur la conduite d'un de mes collègues, j'ose dire que personne ici ne considérera qu'il est conforme à la dignité et au sens de justice de cette Chambre de permettre qu'on exploite le comité des privilèges et élections et la procédure de cette Chambre, en s'appuyant sur le témoignage d'hommes qui de leur propre aveu, sont des maîtres chanteurs.

Donc, et à leur propre bénéfice, pour ce motif et pour les autres motifs que j'ai mentionnés je ne crois pas qu'il soit convenable que cette Chambre renvoie cette affaire au comité des privilèges et élections pour qu'il l'étudie, mais que nous devrions plutôt en laisser la décision, comme cela peut se faire encore, aux tribunaux qui ont été créés par ce Parlement pour cet objet.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.): Nous avons eu le plaisir d'entendre un discours assez animé de la part du leader de cette Chambre en opposition à la motion, et cela pour deux raisons d'ordre général. La dernière raison, c'est que, nous n'avons pas juridiction; la première, que Bourassa n'est pas un fonctionnaire de l'Etat et n'a pas reçu de rémunération. Nous discutons d'abord le dernier argument. Mon honorable ami a cité deux causes célèbres qui sont venues devant la Chambre, au cours du dernier quart de siècle, la première étant l'élection de Queen en 1887, et la seconde, celle de Huron-ouest et Brockville en 1900. Quant à l'élection de Queen, je désire faire remarquer à mon très honorable ami qu'il n'y a eu aucune accusation, ou imputation contre l'honneur du député siégeant; il s'agissait tout simplement d'une question de bonne foi chez le président d'élection. Le président d'élection reçut les bulletins de présentation des deux candidats, et entre le jour de la présentation et le jour de l'élection, il déclara que le bulletin de présentation du candidat libéral était nul et non avenu; il ferma le bureau de scrutin et déclara le candidat conservateur élu. De cette déclaration, il y eut appel aux tribunaux et ensuite au Parlement, et le Parlement refusa d'intervenir dans l'affaire, parce que les tribunaux en étaient saisis. Mon très honorable ami a formulé, ce soir même, un argument auquel il a eu fréquemment recours, depuis qu'il est devenu premier ministre; c'est l'argument *ad hominem*.

Chaque fois qu'une accusation est portée contre mon très honorable ami ou quelqu'un de ses partisans, voici son invariable réponse: Eh bien si c'est un mal, vous en avez donné vous-même l'exemple, lorsque vous étiez au pouvoir, et par conséquent nous sommes autorisés à marcher sur vos brisées". La plus flagrante illustration de cette petite digression de la part de mon très honorable ami nous a été donnée dans son argumentation ce soir. Il est devenu sublime en disant: "A la parole du très honorable député en 1900, nous opposons sa parole de ce soir". Il me répugne de me servir de pareil argument. En soumettant une question à cette Chambre, j'ai toujours essayé de la discuter au fond même, afin d'éviter toute tentation de m'autoriser de quelque déclaration faite quelques années auparavant par quelqu'autre député. Mais ce soir, au premier ministre du Canada, je veux opposer le député d'Halifax en 1899. Je désire citer les Débats de 1899, (page 6723) et si mon très honorable ami considère que le très honorable leader de l'opposition est coupable d'inconséquence, je suis convaincu qu'après avoir entendu la citation que je vais faire, les députés demeureront convaincus que le premier ministre est coupable de. . . mais c'est un mot qui, je le crains, n'est pas parlementaire. Le premier ministre lui-même porta l'accusation en 1899, et déclara que l'affaire devait être renvoyée au comité des privilèges et élections. Voici les paroles dont il se servit, (page 6728 des Débats de 1899):

> Bien que l'honorable ministre n'ait pas, comme sir John Thompson et M. Weldon, parlé de l'effet de la transformation de ce prétendu délit en acte criminel, cependant, le germe d'arguments dont il s'est servi à cette occasion, aboutit précisément à la même conclusion. Je dis donc, d'après ces autorités, que la Chambre a parfaitement le droit de renvoyer au comité des privilèges et élections l'examen de la conduite de ses fonctionnaires les présidents d'élection et de leurs aides.

M. BORDEN: Très bien! très bien!

M. CARVELL: Mon très honorable ami dit: Très bien! très bien! Si cette Chambre a le droit d'examiner la conduite des présidents d'élection et des présidents du scru-

tin, elle a assurément le droit d'examiner le marché passé par un ministre de la couronne. (Lisant):

Non seulement elle en a le droit, mais elle a encore le devoir de veiller à la sincérité des opérations électorales qui l'intéressent à un si haut degré.

Nous avons souvent entendu répéter cela, depuis quatorze ans, par les honorables députés. Le premier ministre a prêché la sincérité des opérations électorales; c'était un article de son programme d'Halifax. C'est le cri qu'il fit retentir par tout le pays. Aujourd'hui, lorsqu'un de ses collègues est accusé de corruption politique, il fait volte-face. Il dit: "Il est vrai que j'ai prêché cette doctrine, dans l'opposition, mais je suis au pouvoir maintenant, débrouillez-vous comme vous pourrez, n'attendez pas d'aide de ma part. (Lisant):

Non seulement cette Chambre en a le droit, mais comme la sincérité des élections l'intéresse à un haut degré, et que c'est un des privilèges de cette Chambre que les présidents d'élection et leurs aides conduisent les élections en conformité de la loi et ne se rendent coupables d'aucun acte de corruption ou de fraude, cette Chambre, dès qu'il surgit un cas d'enquête, a non seulement le droit, mais le devoir d'adopter une résolution renvoyant l'examen de la question à un comité permanent et choisi à cette fin. J'ose dire que, dans le cas présent, je puis citer à la Chambre des faits de nature à lui démontrer qu'elle a non seulement le droit, mais encore le devoir de faire pareille enquête.

Le premier ministre dit qu'il y a un quart de siècle, toute juridiction était déléguée aux tribunaux. Le ministre de la Justice ne dit pas cela: il affirme que, depuis l'adoption de la loi des élections dont la validité est contestée l'habitude a été de renvoyer ces affaires aux tribunaux. Mais je voudrais citer la règle 80 de la Chambre des communes:

S'il est constaté qu'une personne a été élue et déclarée élue, ou a cherché à être élue membre de cette Chambre par corruption ou au moyen d'intrigues ou de manœuvres frauduleuses, la Chambre procède avec la plus grande rigueur contre les personnes qui ont pris une part volontaire à cette corruption ou à ces manœuvres ou intrigues.

Par conséquent, nous avons en premier lieu absolue juridiction de convenance de savoir si l'enquête doit se faire devant le comité des élections ou si nous devons renvoyer l'affaire au tribunal. Mon honorable ami essaiera de faire croire au pays que nous n'avons pas juridiction. J'affirme que nous l'avons. Le ministre de la Justice l'avoue, il n'y a pas un avocat ici qui prétende que nous n'avons pas juridiction. J'affirme que nous l'avons. Le ministre de la Justice l'avoue, il n'y a pas un avocat ici qui prétende que nous n'avons pas juridiction en pareille matière. La seule question est de savoir où l'enquête se fera.

M. CARVELL.

Je l'avoue, s'il ne s'agissait que de faire une enquête sur les faits et de savoir si le secrétaire d'Etat est coupable de supposition de personne ou de tentative d'engager les électeurs à usurper la personnalité, il est possible que le précédent nous dirait de renvoyer l'affaire devant le tribunal. Mais mon honorable ami est complètement passé à côté de la véritable question ici, et j'emploie ces mots de propos délibéré, parce que le leader de l'opposition a fait un exposé parfaitement lucide et le premier ministre a assez d'esprit pour comprendre la question. Le premier ministre, en habile avocat qu'il est, peut apprécier un bon argument aussi bien que tout autre député ici.

Il sait que la question n'est pas tant de savoir "s'il y a eu substitution d'électeurs dans l'élection d'Hochelaga" que "si le secrétaire d'Etat, alors qu'il était accusé de substitution d'électeurs a payé de l'argent aux coupables pour se taire et s'il a accordé à l'un d'eux une place dans l'administration gouvernementale." C'est une question que nous avons le droit de décider et si malheureusement pour mon honorable ami en l'examinant il est nécessaire de savoir s'il y a eu substitution d'électeurs, tant pis pour mon honorable ami. Il y a beaucoup de choses que l'on produit en cour que nous laisserions volontiers de côté, mais si pour décider convenablement d'une question il est nécessaire de la produire, nous le faisons. Cela me ramène à la première partie de l'argument de mon honorable ami. Mon très honorable ami tourne le dos à la Chambre pour obtenir un regard d'admiration de ses partisans comme il le fait quand il a quelque chose de dramatique à leur proposer et il dit: Cet homme n'a jamais reçu un dollar du Gouvernement. Qui a dit qu'il l'avait reçu? Cet homme n'est pas un employé du gouvernement. Qui a dit qu'il l'était? Mais je dis au premier ministre qu'il a été employé du gouvernement, il a été fait employé du gouvernement après que l'accusation eut été portée contre le secrétaire d'Etat. Je dirai plus, s'il veut nous accorder un comité nous le prouverons. C'est ce que nous demandons. Mon honorable ami sait qu'il a été nommé. Je puis lui dire qui l'a nommé.

M. BORDEN: Je ne sais rien de cela.

M. CARVELL: Donnez-nous donc un comité et nous vous le montrerons. Peut-être le ministre de la Marine pourrait nous éclairer s'il le voulait. Je serais surpris que le ministre de la Marine dît qu'il ne sait rien de cela.

M. HAZEN: Je dirai qu'il n'a jamais été nommé à un emploi par le Gouvernement.

M. CARVELL: Le ministre de la Marine dira-t-il qu'il n'y a jamais eu une lettre

écrite par son député pour le nommer employé?

M. HAZEN: Oui, je dirai qu'il n'a jamais été nommé.

M. CARVELL: Répondez à ma question. Le ministre de la Marine dira-t-il qu'il n'y a pas eu une lettre écrite par un fonctionnaire de son département nommant Bourassa à un emploi depuis que l'affidavit a été montré au secrétaire d'Etat.

M. HAZEN: Je dirai qu'Emile Bourassa n'a jamais été nommé à un emploi.

M. CARVELL: Mon honorable ami s'écarte encore de la question. Je répète, donnez-nous un comité et je vous le prouverai. Et maintenant voulez-vous une autre preuve que nous devrions avoir ce comité? Nous avons bien défini l'affaire et vous voyez pourquoi nous voulons un comité et pourquoi il devrait être accordé, malheureusement, pour prouver si cet homme était ou non coupable de substitution de personnes. Cela peut être désagréable pour le secrétaire d'Etat, mais c'est nécessaire dans l'intérêt de la pureté des élections et c'est ce que le pays demande. Nous voulons savoir si le secrétaire d'Etat et le ministre du Revenu de l'Intérieur, sans parler de mon honorable ami le ministre des Travaux publics, pourront supporter d'être sous le coup d'une accusation de ce genre.

M. TURRIFF: Le ministre des Travaux publics le pourra.

M. CARVELL: Mon honorable ami dit que le ministre des Travaux publics le pourra. J'admettrai qu'il peut y avoir une conception différente des choses qui sont permises dans les élections au Manitoba avec ce qui se passe dans le reste du pays, et le ministre des Travaux publics semble avoir son nom lié à toutes les transactions électorales d'un caractère douteux qui ont eu lieu au pays. Nous avons entendu parler du ministre des Travaux publics à propos de l'élection de Macdonald. Si je me souviens bien, nous avons aussi entendu parler de quelque chose dans une élection de Richelieu; puis il s'est passé autre chose à Antigonish et enfin, il s'agit maintenant d'Hochelaga.

M. SHARPE (Ontario-nord): Parlez-nous de Brockville.

M. CARVELL: C'est de l'histoire ancienne.

M. GRAHAM: Demandez à l'honorable député de Brockville.

M. CARVELL: Mais la question se présente sous une autre face. Quelqu'un viendra-t-il me dire que le secrétaire d'Etat a été innocent dans cette affaire? Le secrétaire d'Etat peut-il supporter d'être sous le coup d'une pareille imputation. Un homme honnête, innocent, quand il est victime d'un chantage, pour me servir de l'expression du ministre de la Justice donne-t-il au maître-chanteur ce qu'il demande, lui paye-t-il son argent et lui donne-t-il un emploi? Un honnête homme ne le mettrait-il pas à la porte de son bureau? Et on vient nous dire que l'affaire ne devrait pas être jugée par un comité de partisans. Ils savent ce que serait le verdict, que la majorité l'acquitterait. Mais aux yeux du peuple ce ne serait pas une bonne justification. Mais nous nous en contentons. Si mon honorable ami y consent, nous l'acceptons, nous nous inclinerons devant sa décision. Ce n'est pas la décision du comité des privilèges et élections qui compte dans l'esprit du peuple, c'est la preuve sur laquelle la décision est basée.

Il est inutile de s'embarquer sous de fausses couleurs ou de dire que nous tenons ces enquêtes au Parlement, simplement pour trouver quelque chose. C'est ainsi que devraient se discuter les questions de ce genre. C'est là où se donnent les témoignages sous serment solennel et nous demandons à mon honorable ami de nous amener ce témoin ici. Amenez l'homme qui donne un affidavit aujourd'hui et qui en donne un autre quand il a obtenu une place. Amenez-le ici et qu'il soit contre-interrogé et voyons s'il s'en tiendra à son premier affidavit avant d'avoir fini. J'ai quelque pratique des tribunaux et des témoins et dans 99 cas sur 100, le témoin dit la vérité avant d'arriver au bout.

Un DEPUTE: Menez-le alors au tribunal.

M. CARVELL: On nous dit que cet Emile Bourassa, qui a signé un document comme celui dont mon honorable ami de Saint-Hyacinthe a donné lecture, et qui lui a été lu en présence de trois personnes, en présence d'un fonctionnaire responsable des tribunaux de la province de Québec, ne savait pas ce qu'il faisait. Cette simple mention est absurde et frappe cette déclaration d'une marque de malhonnêteté. Je ne doute pas que l'homme ressemble au portrait qu'en a tracé le ministre de la Justice, mais qu'il vienne ici, qu'on l'interroge et nous verrons bien vite s'il a dit la vérité dans le premier cas ou dans le second. Entendons les autres témoins qui ont fait ces affidavit après que l'honorable député de Saint-Hyacinthe eût été assez bon pour attendre le retour ici de l'honorable secrétaire d'Etat. Je ne fais pas d'accusation, je dis que c'est une curieuse coïncidence que l'honorable député de Saint-Hyacinthe ait été prié de retarder de jour en jour cette affaire et qu'après le dernier délai nous ayons eu tous ces affidavit. Il semble qu'ils ont été très pressés car l'un d'eux est daté d'un dimanche. Je vou-

drais avoir ces individus devant le comité des privilèges et élections et pouvoir les contre-interroger. D'autres députés voudraient aussi pouvoir le faire et mon très honorable ami le premier ministre le sait. Il sait quel serait le résultat et c'est pourquoi il ne veut pas nous laisser cette possibilité. Il sait qu'on trouverait qui s'est rendu coupable de substitution de personnes et il le sait si bien qu'au lieu de courir le risque de laisser faire cette enquête il bâillonne ou interdit l'enquête et dit que parce que le chef de l'opposition a fait une certaine chose . . .

M. l'ORATEUR : Je crois que l'honorable député va trop loin en imputant des motifs.

M. CARVELL: Si le mot est offensant, je le retirerai. Il semble que c'est un mot offensant dans cette Chambre pour une raison ou pour une autre . . .

M. l'ORATEUR: Je ne voulais pas parler d'un mot mais du fait que l'honorable député disait que le premier ministre avait agi ainsi dans un certain but. C'est imputer des motifs.

M. CARVELL: Je ne tiens pas à violer les règles et je dirai au contraire que mon très honorable ami le premier ministre connaît assez la loi et la politique pour savoir que ce serait la conclusion logique. Je voulais dire que pour quelque motif, certains mots sont offensants ici, comme "bâillon" et "besoin urgent". Je ne voudrais pas dire qu'il s'agit de l'un ou l'autre.

M. GRAHAM: Ils sont morts tous les deux.

M. CARVELL: J'ai été aussi bref que possible, en essayant de montrer pourquoi le ministre de la Justice et le très honorable premier ministre refuseraient cette enquête. J'ai dit pourquoi vous voudriez avoir ces individusdevant le comité. Si nos adversaires ne veulent pas nous en donner la facilité, ils sont la majorité et peuvent rejeter la motion, mais pour moi je les obligerai à la rejeter ou à l'accepter. Je veux que le le compte rendu des séances dise ce qu'ils ont fait, de façon à ce que le peuple connaisse la décision qu'a prise le premier ministre pour un cas où il s'agit non seulement de l'honneur de la Chambre, mais d'un membre du Gouvernement.

M. PELLETIER: Le cas a été traité si complètement par le ministre de la Justice et mon très honorable leader que je n'entends pas entrer dans une large discussion. Je veux simplement signaler quelques faits qui me semblent de quelque importance. D'abord l'honorable député de Carleton peut dire aussi fortement qu'il le désire que cet homme a été nommé employé du Gouvernement, mais nous avons la déclaration du chef du Gouvernement que ce n'est pas exact et le pays croira que ce n'est pas exact. Nous avons aussi deux autres . . .

M. CARVELL: Je soulève une question de règlement. Mon honorable ami le directeur général des Postes n'a pas donné les paroles exactes du premier ministre. Le premier ministre n'a pas dit que cet homme n'avait pas été nommé.

M. PELLETIER: Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet.

L'honorable ministre a déclaré que cet individu avait été nommé. Qu'y a-t-il, en vérité? Voici le très honorable chef de la gauche qui vient nous dire que cette personne remplit une fonction au ministère des Douanes.

Sir WILFRID LAURIER: Non, non.

M. PELLETIER: Cela est indiqué aux Débats.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit qu'on m'avait informé que cet homme occupait une fonction au ministère des Douanes.

M. PELLETIER: C'est le renseignement que l'on a fourni au très honorable chef de la gauche.

Sir WILFRID LAURIER: Précisément.

M. PELLETIER: J'affirme que tel n'est pas le cas. L'honorable représentant de Carleton a trouvé que cet homme est véritablement employé, non pas au ministère dont parle le chef de la gauche, mais plutôt au ministère de la Marine et des Pêcheries. Celui qui préside à ce ministère a déclaré de son siège en cette Chambre que cet homme n'a pas été nommé par lui.

M. MACDONALD: Alors, qui l'a donc nommé?

Sir WILFRID LAURIER: C'est une énigme purement et complètement. Je suis prêt a affirmer et à prouver, si le comité a le pouvoir de faire une enquête, que cet homme a reçu avis du secrétaire d'un des départements de l'Etat qu'il avait été nommé à une fonction dans ce ministère.

M. PELLETIER: Nous entendons l'honorable représentant de Carleton, Nouveau-Brunswick, (M. Carvell) nous dire et nous répéter que cet homme fut à l'emploi de l'Etat—ce dont mon honorable ami s'indignait—et que cet individu avait donné un affidavit à l'encontre du premier affidavit qu'il avait signé d'abord lorsqu'il était à l'emploi du Gouvernement. L'histoire est donc bien toute autre maintenant.

Sir WILFRID LAURIER: C'est un faux-fuyant, voilà tout.

M. PELLETIER: Non pas, c'est un fait. Mon très honorable ami peut envisager la

question au point de vue où il se place en 1913, point de vue qui diffère complétement de celui dont il tenait compte lorsqu'il était le premier ministre de ce pays, mais il n'a pas le droit de dire que nous jouons sur les mots lorsque nous lui disons que jamais telle nomination ne s'est faite. Le très honorable chef de la gauche a supposé que ce nommé Bourassa est un très méchant homme, un parjure, un "télégraphe", etc. Oublie-t-il qu'il s'agit ici du témoin principal de l'honorable représentant de Sainte-Hyacinthe et que, si cet homme a une si mauvaise réputation, il n'en reste pas moins vrai qu'un de ses amis politiques en cette Chambre compte sur son témoignage, tout parjure, tout "télégraphe" qu'il soit, pour mettre en doute l'honneur de l'un des honorables membres de cette Chambre? Il va sans dire que les honorables membres de la gauche traînent dans la boue l'individu sur la déclaration duquel l'honorable député de Sainte-Hyacinthe base les accusations qu'il a portées. Mais il est un excellent homme, celui-là, presque un saint—Tancrède Marsil. C'est le fils de l'honorable David Marsil, s'il faut en croire l'honorable représentant de Rouville M. Lemiex), ce Marsil qui fit partie du conseil législatif de Québec. Mon très honorable ami dit que nous avons la déclaration de M. Marsil qui est loin de ressembler à celle de M. Bourassa. Cela n'est pas exact, ainsi que je vais le démontrer immédiatement. Je commencerai par dire que l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe a cru à propos de fournir à mon honorable ami le secrétaire d'Etat une copie de la déclaration qu'il devait faire en cette Chambre même. Il lui a adressé ce document lundi dernier et j'ai la lettre de mon honorable ami ici devant moi. C'est lundi matin qu'il a averti le secrétaire d'Etat qu'il allait porter cette accusation dans l'après-midi du même jour. S'il nie cette assertion, je lirai la lettre qu'il a écrite.

M. GAUTHIER (Sainte-Hyacinthe): L'honorable ministre veut-il laisser entendre qu'un avis de motion a été adressé au secrétaire d'Etat, ou que ce sont des déclarations solennelles que j'ai adressées à ces derniers?

M. PELLETIER: Je dis que lundi dernier, le 10 mars, mon honorable ami a adressé une lettre à l'honorable Louis Coderre, lui envoyant une copie de la déclaration qu'il se proposait de faire.

M. GAUTHIER: Et une copie de la résolution également.

M. PELLETIER: Et de la motion qu'il se proposait de faire le même jour, n'accordant pas au mis en cause douze heures d'avis, mais adressant les documents dont j'ai parlé le même jour qui devait marquer cette accusation. Mais, a-t-il alors adressé au secrétaire d'Etat les documents sur lesquels cette accusation était basée? Non, monsieur l'Orateur. Quelques jours plus tard, l'honorable député adressa l'un des trois documents qui devaient servir de base à son accusation. Si je ne me trompe, cet événement s'est produit jeudi dernier.

M. GAUTHIER: J'ai fourni à l'honorable ministre des Postes une copie de l'affidavit de Bourassa, parce que l'honorable ministre des Postes m'avait dit que l'honorable secrétaire d'Etat n'avait pas en sa possession la copie qu'on lui avait transmise au cours du mois de février; que cette copie avait été égarée et que lui, le ministre des Postes, en voulait une pour lui-même. C'est alors que je lui ai adressé la copie demandée.

M. PELLETIER: Mon honorable ami m'a dit qu'il ne m'avait pas adressé une copie parce que, disait-il, mon très honorable ami le premier ministre avait déjà reçu une copie de ces documents. Je dois lui dire que tel n'était pas le cas et qu'aucune copie de ces documents n'avait été adressée au très honorable premier ministre, parce que je me suis enquis de la chose. En la même circonstance, il m'a dit qu'il avait deux autres affidavit. Il était de la justice et de la courtoisie les plus élémentaires qu'on communiquât à la partie mise en cause les documents sur lesquels l'accusation était basée. Trois jours après que l'avis de cette motion eût été communiqué à qui de droit, nous avons réussi à obtenir l'affidavit de Bourassa, mais l'honorable député a gardé par devers lui les autres documents; et il n'en a communiqué la teneur à l'autre partie qu'au moment où il s'est levé ici pour les invoquer devant la Chambre et devant le pays, sans nous avoir donné l'occasion d'en prendre connaissance. Ces documents étaient des affidavit de Marsil et de Jarry, qui ont été déposés sur le bureau sans avis préalable, nonobstant l'opinion que mon très honorable ami se forme de leur valeur et de leur nature. Nous avons entendu la gauche nous dire que la déclaration est une contradiction de celle de Bourassa. Marsil n'a pas jugé à propos d'assermenter cette déclaration. Qu'on me permette d'insister là-dessus. J'ai éprouvé beaucoup de difficulté a obtenir une copie de ce document; je n'ai pu me la procurer qu'un peu avant six heures et je n'ai eu que le temps d'y jeter un coup-d'œil après la suspension de la séance. Je constate que la déclaration de Marsil se termine par les phrases suivantes et je demande, non seulement à tout avocat qui siège en cette enceinte, mais encore au simple citoyen, de me dire si c'est là une déclaration statutaire ou non:

De plus, dégoûté de l'ornière où quelques-uns se trouvent qui, oublieux des engagements solennels pris alors qu'ils étaient dans l'op-

position, éprouvant le besoin de voiler leur face, j'ai signé ces déclarations sachant qu'elles contenaient toute la vérité.

(Signé) Tancrède Marsil.

Est-ce là une déclaration statutaire? Il ne se sert d'aucun des termes que le statut exige qu'on trouve à la fin d'une déclaration. Il ajoute "assermenté devant moi", bien que tout le monde sache qu'il ne saurait être question de serment, puisqu'il s'agit d'une déclaration et que cette dernière ne pourrait être assermentée.

M. MACDONALD: En présence de qui cette déclaration a-t-elle été assermentée, si l'on s'en tient à son contenu?

M. PELLETIER: En présence d'un nommé Bédard, "commissaire de la cour supérieure, district de Montréal".

M. TOBIN: Très bien! très bien!

M. PELLETIER: L'honorable député de Richmond-et-Wolfe peut fort bien demander si ce n'est pas un commissaire de la cour supérieure qui a signé ce document.

Une VOIX: Que l'honorable ministre ne parle pas par énigmes.

M. PELLETIER: Je ne fais pas de calembours; au contraire, je tiens à enseigner à certaines gens qu'ils ignorent l'observance de la loi.

M. MACDONALD: L'honorable ministre des Postes voudrait-il nous donner le nom entier de ce commissaire?

M. PELLETIER: Le nom est celui de R. Bédard dans la copie que m'a adressée l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe. Que l'honorable député de Pictou demande à son ami, ce que "R" signifie.

M. MACDONALD: Voici que l'honorable ministre se décide à nous fournir ce renseignement.

M. PELLETIER: Je ne fournis pas de renseignement; je cite d'un document soumis à la Chambre comme déclaration statutaire par un membre de cette Chambre qui accuse ses collègues.

M. McKENZIE: Il est certain que le ministre des Postes est un criminaliste distingué et il sait en quoi consiste la portée d'un affidavit. Je lui demanderais de me dire si, au cas où cette déclaration contiendrait une fausseté, on ne pourrait pas accuser de parjure celui qui l'a signée.

M. PELLETIER: Certainement non; comment peut-on accuser un homme de parjure, s'il ne dit pas qu'il fasse cette déclaration sachant qu'elle contient la vérité et qu'elle a la même force et le même effet qu'un serment.

M. CARVELL: Ce document n'indique-t-il pas qu'on l'a assermenté devant un commissaire chargé de recevoir des affidavit, et dans ce cas, est-il nécessaire de faire cette déclaration d'après cette formule?

M. PELLETIER: Cette dernière est absolument nécessaire à la validité du document.

M. CARVELL: Non pas dans le cas d'un affidavit.

M. PELLETIER: Pourquoi pas?

M. CARVELL: Parce que l'affidavit repose simplement sur le serment.

M. PELLETIER: Mon honorable ami de Carleton, qui fut un avocat très distingué, m'informe-t-on, vient nous dire qu'un homme peut signer un document sans être assermenté.

M. CARVELL: Je n'ai pas dit cela.

M. PELLETIER: Un moment, s'il vous plaît; laissez-moi finir la phrase; avalez votre pilule comme doit le faire un homme.

M. CARVELL: Je vous obligerai d'en venir aux faits.

M. PELLETIER: Mon honorable ami est inquiet; qu'il attende et il apprendra d'autre chose. Se trouve-t-il un avocat pour me dire que, losqu'un homme signe un document et que ce dernier n'est pas dans la forme d'un affidavit, même si vingt commissaires de la cour supérieure se présentent après que le document a été signé.

M. CARVELL: Je répondrai à cela.

Quelques VOIX: Asseyez-vous.

M. CARVELL: L'honorable ministre m'a invité à répondre à une question, et c'est ce que je veux faire.

Des VOIX: Asseyez-vous!

M. CARVELL: Me permettez-vous de vous répondre?

Des VOIX: Asseyez-vous!

M. CARVELL: Vous ne l'osez pas.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. PELLETIER: Mon honorable ami sait que je suis toujours poli dans la discussion; j'aime à croire qu'il n'ira pas jusqu'à attribuer un certain sens à une phrase que je n'ai pas encore eu le temps de terminer.

M. CARVELL: Vous n'osez pas me permettre de vous répondre.

Des VOIX: A l'ordre!

M. PELLETIER: Je remarque que c'est toujours quand nous avons absolument raison que l'honorable député prétend que nous avons tort. Voyons maintenant quel

est le premier caractère distinctif de cet affidavit de M. Tancrède Marsil.

Nous n'avons pas eu le temps de recueillir de témoignages contraires à ces déclarations statutaires, et celle-ci nous prend à l'improviste.

Au député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) revient l'honneur d'accuser un de ses collègues et de venir, sans nous en avoir prévenus, donner lecture de certaines déclarations solennelles.

Voici donc deux attestations: celle de Marsil et celle de Jarry. Lors même que celle de Marsil serait affirmée sous serment, mon honorable ami ne saurait y trouver la moindre preuve d'usurpation de personnalité à cette élection, sauf celle que Marsil déclare lui-même avoir recueilli par ouï-dire. Une telle preuve, j'imagine, suffit à l'honorable député de Carleton (M. Carvell) quand il veut combattre un adversaire politique; mais elle ne saurait suffire à aucun tribunal, non plus qu'à ceux que l'esprit de parti n'aveugle point.

M. Marsil nous apprend—chose qu'il sera très intéressant de signaler au cours du procès—qu'il savait dès avant le jour de l'élection que l'on devait pratiquer l'usurpation de personnalité. C'est un aveu très important sur lequel j'appelle tout particulièrement l'attention. Il colla son oreille au trou de la serrure, écouta et saisit certaines choses; un autre de ses amis, dit-il, entendit comme lui. Voici ce qu'il déclare à ce sujet:

Ma curiosité fut piquée, et j'ouvris l'œil et le bon. J'y ajoutai même le bon office de mes deux oreilles. Par des bribes de conversation, par le dévouement d'un ami sûr...

En français, cela s'appelle un mouchard; je ne sais quel est le qualificatif anglais.

...je fus vite au courant de l'organisation de télégraphes que nos amis d'hier voulaient faire manœuvrer contre nous... Quelques jours avant la votation, et surtout la veille, j'en avertis MM. Armand Lavergne, J. N. Cabana et Eddy Lepage.

Après avoir dit qu'Armand Lavergne et Edouard Lepage suivirent certaine automobile le jour de l'élection, il ajoute:

A quelques jours de là, comme j'entrais au n° 97 Saint-Jacques, un jeune garçon, cheveux roux, d'allure vive, m'arrêta et me dit à brûle pourpoint: M. Marsil, Coderre et les bleus vous ont volé l'élection d'Hochelaga au moyen de télégraphes, j'en étais, ce sont des c... ils ne nous ont même pas payés.

N'oublions pas que tout ceci se passait quelques jours après l'élection du 19 novembre. Ce petit saint de Tancrède Marsil savait donc que toutes ces horreurs avaient été commises; nous allons voir maintenant ce qu'il fit de l'histoire du jeune homme aux cheveux roux. Il la garda d'abord pour lui-même; lui qui devait venger la société de tous les forfaits perpétrés le 19 novembre, il a attendu trois mois avant de se soulager la conscience. Il lui a fallu bien du temps pour se rendre compte de la responsabilité qui lui incombait. Durant les quarante jours où l'on pouvait contester la validité de l'élection, il resta bouche close, bien que le jeune homme aux cheveux roux fût constamment là. Il ignorait vraisemblablement—car il n'est pas avocat, m'a-t-on dit—qu'une pétition d'élection peut s'inscrire dans les trente jours qui suivent le versement de deniers prescrit par la loi. Aussi, ne fût-ce que lorsque tout danger de contestation de l'élection n'était plus à craindre et qu'on ne pouvait plus venger la morale publique que l'on vit M. Tancrède Marsil faire son entrée en scène.

Je ne dirai pas de dûretés de M. Marsil, voulant me borner à exposer les faits à la Chambre. Dit ce personnage:

Quelques jours plus tard, M. George Jarry me présentait M. Emile Bourassa qui me fit les mêmes doléances de M. Lalumière.

Ce que cela signifie, je l'ignore.

Il en fut de même de M. Horner que je connaissais comme associé de la maison H. H. Brosseau, courtier en immeubles.

Il se charge de nous apprendre lui-même que c'est lui qui a rédigé les déclarations en entier. Dans quel but? Je ne le dirai pas, aimant mieux lui laisser ce soin. Ces gens partent pour Ottawa. Il poursuit:

Il fut résolu de partir aussitôt que possible pour Ottawa. Comme j'avais des affaires à transiger à Ottawa, je partis avec eux.

Il partit en effet. Où se transporte-t-il alors? Il dit lui-même qu'il se rendit au cabinet de M. Coderre, et il ajoute:

Après une discussion ennuyeuse...

Il semble savoir ce que signifie le mot "ennuyeuse".

...je conseillai à M. Coderre d'éviter un scandale si possible, et je laissai la place.

Tel est le personnage—et je défie toute contradiction de la part du représentant de Saint-Hyacinthe—qui a remis ces affidavit à mon honorable ami. Il vint à Ottawa, ainsi qu'en font foi les attestations rédigées par lui-même, alla voir le secrétaire d'Etat et lui conseilla de chanter afin de prévenir un éclat scandaleux. Tel est le grand personnage, l'homme vertueux à la parole duquel on nous demande d'ajouter foi en toute cette affaire. Il dit encore:

Toute la vérité, c'est que l'élection d'Hochelaga est un vol, comme le prouvent les affidavit signés par MM. Bourassa, Lalumière et Horner, corroborés par les déclarations assermentées de M. Jarry et la mienne.

Pourquoi la validité de cette élection ne fut-elle pas contestée dans les quarante jours? Reportez-vous à l'attestation et à la motion dont mon honorable ami de Saint-Hyacinthe a donné lecture à la Chambre.

Vous constaterez qu'elles portent tous les indices de manœuvres de chantage. Laissez-moi vous citer le paragraphe suivant:

Qu'après la dite élection, en divers temps et lieux, jusqu'aux 14 février dernier, lesdits **Emile Bourassa, Ellis Horner et Elie Lalumière** ont pressé le dit Louis Coderre de remplir les promesses susmentionnées et ont menacé, s'ils n'obtenaient pas satifaction, de divulguer et faire connaître publiquement **ledit système de substitution de personne et la** part prise en cette affaire par ledit Louis Coderre.

Mon honorable ami nous dit lui-même que ces gens sont venus menacer le secrétaire d'Etat de dévoiler certaines choses s'il ne leur donnait pas d'argent, lui promettant de n'en rien faire s'il les payait.

M. GAUTHIER: Il est dit dans la motion que je tiens de source certaine et suis en mesure de prouver que ces faits se sont passés. Je n'en suis pas responsable.

(Protestations.)

M. PELLETIER: Je savais bien qu'après avoir refusé de retirer ses accusations quand on lui eut dit qu'elles étaient donnuées de fondement, le représentant de Saint-Hyacinthe, finirait par s'en désintéresser. Ses renseignements, il les tient de source certaine, dit-il; mais cette accusation, il la fait sienne. Tancrède Marsil n'a pas le droit de venir faire une déclaration semblable sur le parquet de la Chambre; l'honorable député se fait aujourd'hui le porte-parole de Tancrède Marsil qui déclare être venu à Ottawa pour menacer de faire un esclandre si on ne lui donnait pas d'argent. Tancrède Marsil, paraît-il, entend ainsi la pratique de la distinction et de la vertu.

Voilà sur quoi se fonde le député de Saint-Hyacinthe, à qui il suffit de jeter un simple coup d'œil sur ses propres documents pour se convaincre que ceux qui les lui ont fournis, et sur lesquels il compte pour faire éclater la vérité sont de vulgaires maîtres-chanteurs. Il tient ses renseignements de source certaine, dit-il; mais qui osera affirmer qu'ils proviennent d'une source honorable?

Prenons l'affidavit de M. Bourassa, que M. Marsil dit avoir rédigé lui-même, à son bureau. D'abord, quelle affaire M. Marsil avait-il à rédiger lui-même ces documents, lui qui déclare avoir combattu M. Coderre à l'élection d'Hochelaga? Qu'avait-il besoin de faire tenir des copies aux personnages visés par ces documents? S'adressait-il alors au tribunal apte à instruire l'affaire? Une copie devait être adressée à M. Coderre, une autre à M. Nantel et une troisième à M. Rogers. Dans quel but était-ce?

On aurait pu se borner à alléguer dans le document que l'usurpation de personnalité s'était pratiquée à l'élection, mais cela ne suffisait pas; on y a multiplié les allusions et les insinuations pour tâcher de compromettre autant de personnes que possible—des membres du cabinet au sujet desquels le représentant de Saint-Hyacinthe n'a pas osé porter d'accusation devant la Chambre. C'est sur M. Bourassa et sur M. Marsil qu'il compte pour tenter de faire supposer que le ministre des Travaux publics s'est fait représenter à cette élection par une personne dont il ne pourrait même pas, j'en suis sûr, prononcer le nom, car nous qui parlons courrament la langue française, nous avons assez de peine à le faire. M. Rogers, paraît-il, s'était fait représenter par un M. Angrignon. Mais on sait que la gauche ne nourrit guère d'affection pour le ministre des Travaux publics.

Le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) est aussi mis en cause. Mais le plus honteux, c'est que l'on a glissé dans ce document toutes les insinuations imaginables pour que les gens pussent dire, après que lecture en aurait été donnée à la Chambre: Eh bien! après tout, le nom de M. Rogers est mentionné, celui de M. Nantel l'est également; ce dernier, dit-on, était représenté par son fils, et M. Nantel, nous apprend-on, se consultait avec ses collègues du cabinet—tous se trouvent impliqués dans l'affaire!

On est même allé jusqu'à mettre un membre de l'assemblée législative, M. Dennis Tansey, au nombre d'une bande de "télégraphes" irlandais. M. Tansey nous affirme qu'il s'agit là d'un odieux mensonge. Il s'agissait de compromettre autant de monde que possible. "Ajoutons encore d'autres noms" disaient ces gens, "et nous aurons nos $25,000". Le fait d'avoir porté de telles accusations devant la Chambre fait peser sur le député de Saint-Hyacinthe une responsabilité à laquelle il ne saurait se soustraire.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): J'ai pris cette responsabilité, et je me propose de l'accepter jusqu'au bout.

M. PELLETIER: Je n'ai pas besoin de dire qu'il a fait sa propre affaire de l'affaire de ces calomniateurs.

M. GAUTHIER: Je demande que le ministre retire cette parole.

M. PELLETIER: C'est ce que l'honorable député m'a dit.

M. GAUTHIER: Non. Le ministre n'a pas le droit de dire que je joue le rôle d'un calomniateur dans cette affaire, et je le prie de retirer cette parole.

M. l'ORATEUR: Si le ministre a tenu ce langage, je ne l'ai pas entendu.

M. GAUTHIER: Je l'ai entendu, et tous les membres de la gauche l'ont entendu.

M. PELLETIER: L'honorable député n'a pas pu l'entendre, car je n'ai pas tenu ce langage. J'ai dit que mon honorable ami acceptait la responsabilité.

M. GAUTHIER: De mon attitude? Certainement.

M. PELLETIER: Il accepte la responsabilité d'une preuve qui respire le chantage à chaque page. Examinons le témoignage de M. Jarry. Celui-ci nous raconte une fable très intéressante, disant qu'il a été prié de jouer le rôle d'un "télégraphe" et qu'il a reçu des instructions d'un nommé Normandin. C'était un adversaire du secrétaire d'Etat, et il nous dit:

Peu de temps après l'élection, M. Emile Bourassa, que j'avais l'habitude de rencontrer souvent, m'a demandé si je pouvais lui suggérer un moyen d'obtenir de M. Coderre une récompense pour ses services. J'ai répondu que j'étais dégoûté de l'organisation conservatrice et que M. Louis Coderre avait refusé de répondre à mes lettres. Par conséquent, j'ai décidé de faire récompenser mes services par n'importe quel moyen.

Plus loin, il ajoute:

Vers le même temps, j'ai aussi rencontré M. Bourassa qui m'a demandé: "Croyez-vous que je puisse leur forcer la main?" Je le crois, ai-je répondu.

De quelle manière? Il dit à M. Bourassa qu'on peut forcer la main à M. Coderre. Cela ne ressemble-t-il pas à du chantage? S'il y a un autre nom, que le représentant de Saint-Hyacinthe le trouve et me le laisse savoir. Il ajoute:

Ayant parlé de l'affaire pendant quelque temps, nous avons décidé...

"Nous avons décidé". Il a pris part à tout ce qui a eu lieu.

Nous avons décidé de préparer des déclarations sous serment racontant les faits.

Et ainsi de suite. Il raconte que les déclarations ont été rédigées en sa présence.

Nous sommes revenus au bureau de MM. Marsil et Langlois où MM. Bourassa, Lalumière et Horner m'ont mis entre les mains les originaux attestés sous serment et les copies.

Voilà le porteur du message de chantage qui devait être apporté à Ottawa.

Ils m'ont aussi remis une lettre personnelle adressée à MM. Rogers, Nantel et Coderre, et ils m'ont prié d'agir en leur nom.

Cet homme qui agit pour la bande obtient une lettre pour M. Rogers, une autre pour M. Nantel et une autre pour M. Coderre. Pourquoi ces trois lettres? Est-il venu à l'idée du député de Saint-Hyacinthe qu'il y a en ceci quelque chose qui ressemble à du chantage? Cet individu dit encore:

Nous sommes tous partis immédiatement pour Ottawa. J'ai dit que j'étais venu dans leur intérêt pour les mettre au courant de ce qui se passait et qu'ils étaient libres de faire pour le mieux.

Voici un individu qui était l'adversaire politique du secrétaire d'Etat. Après l'élection, on lui remet des déclarations sous serment qui ont été rédigées en sa présence, ainsi que des lettres adressées à trois membres du Gouvernement, et il vient à Ottawa dire à M. Coderre qu'il est venu dans son intérêt. Que pensez-vous de cela?

A son retour à trois heures et demie du matin, on m'a dit que M. Louis Coderre voulait me voir sans faute à son bureau à neuf heures et demie du matin. Ne sachant pas où je pourrais le trouver le matin, je suis allé ici et là et j'ai passé quelque temps à le chercher. Nous avons de nouveau parlé d'affaires pendant un certain temps, et j'ai pris contact avec MM. Bourassa, Lalumière et Horner...

Et ainsi de suite. Il déclare que M. Lalumière était fort irrité et qu'il a tenté de le calmer. Ce brave homme dit ensuite qu'il a reçu $100 contre son gré. Voici ses paroles:

J'ai aussi reçu une somme semblable pour m'indemniser de mes frais de voyage et de mes autres dépenses relativement à cette affaire, je ne l'ai pas demandée.

Voilà un pauvre naïf dans les poches duquel on glisse $100 contre son gré. Cela ne fait-il pas pitié? C'est avec des documents semblables qu'on tentera de noircir votre réputation parce que vous êtes dans la vie publique; que des gens qui, en 1900, disaient que nous ne devions pas nous occuper des parjures, des "télégraphes", parce que les accusés étaient leurs amis, mais déclarent, en 1913, lorsqu'il s'agit de leurs adversaires politiques, que ces "télégraphes" et ces parjures sont ceux à qui il faut ajouter foi, afin de ruiner la carrière publique, l'avenir politique et le bonheur domestique d'un jeune homme dont la réputation est sans tache. Il semble que ce soient là à certaines époques des exigences de la vie politique. C'est un malheur, car dans les rangs de l'opposition, les hommes les plus intègres pourront être attaqués; on trouvera dans les bas-fonds des gens qui rendront témoignage contre eux s'ils peuvent rencontrer quelqu'un pour défendre leur cause et tenter de ruiner la réputation de ces hommes. Au lieu de s'unir dans les deux partis politiques et de déclarer à ces gens-là qu'ils ne pratiqueront pas le chantage, on voit des personnes qui leur viennent en aide, afin de briser la carrière politique et de ruiner la réputation d'hommes intègres.

Voilà où nous en sommes rendus en ce pays. Mais le public ne tolèrera pas cette conduite, la Chambre non plus. Je n'ajou-

terai rien. La Chambre et le pays comprennent l'affaire, et la députation sait quel verdict elle doit rendre. Quant à moi, si je croyais que le secrétaire d'Etat avait commis une faute, je regretterais beaucoup de lui avoir conseillé de devenir membre du Gouvernement. Je savais que personne à Montréal, riche ou pauvre, ne pouvait porter atteinte à la réputation de Louis Coderre. Il a eu le malheur de se mêler activement à la politique, et étant membre du Gouvernement, on tentera de le faire chanter, de tirer vangeance de lui. Même s'il sort intact de cette affaire, il demeurera éclaboussé. Ceux qui ont tenté sans succès d'obtenir $25,000 et qui ont remis ces documents à nos adversaires, lorsqu'ils n'ont pas pu obtenir cette somme, ont eu recours à cette accusation pour se venger. Ils n'ont pas pu obtenir la somme, et ils ruineront la réputation de celui qui n'a pas voulu leur donner $25,000. Voilà où nous en sommes rendus en ce pays. J'imagine que les électeurs du secrétaire d'Etat, le public en général et ses amis en cette enceinte, après la fin du débat, auront de celui qui a été la victime de ces attaques une aussi bonne opinion qu'ils en avaient auparavant—et ce n'est pas peu dire.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Après le plaidoyer enflammé et extrêmement intéressant que nous venons d'entendre de la part du ministre des Postes, j'oserai signaler à la Chambre avec modération un fait ou deux dont il est bon de nous rendre compte sans ressentiment, sans passion, sans appels enflammés. Le ministre nous a beaucoup parlé de M. Tancrède Marsil. Or, qui est-ce que Tancrède Marsil? C'était un très grand homme il y a moins de deux ans. Il était le candidat du parti du ministre des Postes dans le comté de Bagot, dans la province de Québec. Le ministre des Postes est un des chefs du parti dans cette province; il a présenté Tancrède Marsil aux électeurs de cette grande province comme l'un des hommes qu'ils pouvaient choisir pour les représenter à Ottawa, comme l'un des hommes qui devaient venir ici accepter les devoirs et les responsabilités d'un membre du Parlement. Le ministre des Postes connaît-il mieux M. Tancrède Marsil qu'il le connaissait en 1910?

M. PELLETIER: On le considérait comme très bon alors, car il ne lui a manqué que 60 voix pour remporter la victoire sur son adversaire, mais depuis qu'il est devenu ce qu'il se reconnaît lui-même, il est tombé aux mains de l'honorable député.

M. MACDONALD: Il s'ensuit que M. Marsil était un brave homme en 1911 et jusqu'au jour où il est venu trouver le député de Saint-Hyacinthe avec sa déclaration, en compagnie de M. Bourassa, cousin consanguin du secrétaire d'Etat, de celui qui, au dire du ministre de la Justice, est un parjure et un "télégraphe"...

M. PELLETIER: Vous vous trompez.

M. MACDONALD: Dans ses lettres, le secrétaire d'Etat l'appelle son cousin. Dans la lettre du 14 février le ministre écrit à M. Marsil:

J'attache une importance spéciale à la recommandation que vous donne mon cousin Emile Bourassa.

M. MEIGHEN: Où est le mot "consanguin"?

M. MACDONALD: Qu'est-ce que cela veut dire si cela ne veut pas dire consanguin.

M. MEIGHEN: Si les mots mon cousin veulent dire la même chose que mon cousin consanguin, pourquoi le dire?

M. MACDONALD: Parce que certains députés de la droite disent qu'ils n'est pas cousin. Chez les Ecossais, on parle de cousin au 42e degré, mais je n'ai jamais entendu dire que les Canadiens français étaient aussi attachés à la parenté. Le secrétaire d'Etat a voulu dire que M. Emile Bourassa était son cousin, ou il n'a pas eu cette intention, et lorsqu'il écrit à un autre ami qu'il attache une importance spéciale à la recommandation de son cousin, je ne puis comprendre autre chose, si ce n'est que M. Emile Bourassa est le cousin consanguin du secrétaire d'Etat.

Après l'appel ardent de mon honorable ami le ministre des Postes, après l'éloquence qu'il a dépensée et les arguties qu'il a appelées à son aide, le fait reste que mon honorable ami le député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) a déclaré que le candidat conservateur dans le comté de Bagot est venu lui montrer une déclaration attestée sous serment par le cousin du secrétaire d'Etat. Que devait faire l'honorable député de Saint-Hyacinthe? Pendant les élections les chefs conservateurs dans la province de Québec ont des candidats pour porter leur drapeau dans les différents comtés, mais si ces candidats ont le malheur d'être défaits, leur utilité cesse dès que l'élection est terminée, d'après la théorie de l'honorable ministre des Postes. Il nous dit que nous ne devons faire aucun cas de ces personnes, bien qu'elles eussent toutes les meilleures qualités lorsqu'elles combattaient ses combats dans le mois de septembre. L'honorable député de Saint-Hyacinthe avait donc à considérer si Tancrède Marsil, le candidat conservateur dans le comté de Bagot, ne méritait pas d'être cru autant que le cousin du secrétaire d'Etat, et s'il devait accepter ces déclarations. L'honorable ministre des Postes peut gesticuler, faire appel à ses amis et parler

d'hommes aux cheveux roux et autres choses de ce genre, mais y a-t-il un honorable membre de cette Chambre qui, si on lui présente des déclarations attestées par quelqu'un qui jouissait d'assez de considération dans sa province pour être choisi comme candidat dans un grand comté, et par un autre homme, un cousin du secrétaire d'Etat, n'aurait pas dit que l'on devait ajouter foi à ces documents? Voilà qui dispose de l'assertion de l'honorable ministre des Postes que l'honorable député de Saint-Hyacinthe était de complot dans les tentatives de chantage de ces messieurs. Voyons ce qui en est. Le cousin du secrétaire d'Etat donne une déclaration différente de celle qu'il a donnée en première instance. On nous dit que nous ne devons accorder aucune créance au cousin du secrétaire d'Etat parce que c'est un parjure, un "télégraphe", un maître-chanteur, un homme dont la parole n'a aucune valeur. Or, il était à Ottawa le 13 février où il eut une entrevue avec le secrétaire d'Etat, et, à la suite de cette entrevue, celui-ci écrivit deux lettres le lendemain, 14 février. Une de ces lettres est adressée à M. Bourassa et disait ce qui suit:

Mon cher Emile,—Vos amis m'apprennent que vous avez été informé qu'une autre personne a été nommée pour remplir la vacance dans le département des Travaux publics. C'est malheureusement vrai. Soyez persuadé que depuis un an j'ai fait tout ce que j'ai pu pour vous. Maintenant il me sera plus facile de vos trouver un emploi convenable dans mon département ou ailleurs.

Une VOIX: Quelle est la date de cette lettre?

M. MACDONALD: Le 14 février dernier. Après le discours véhément que vient de prononcer mon honrable ami le ministre des Postes, il est bon de se rappeler ce fait brutal que le 14 février, le lendemain du jour où le secrétaire d'Etat avait pris connaissance de ces déclarations au sujet de substitutions de personnes, et des accusations que l'on portait contre lui, il écrivait cette lettre à son cher cousin, Emile Bourassa, pour lui dire qu'il regrettait d'apprendre qu'il n'avait pas été nommé à un emploi dans le département des Travaux publics, mais qu'il lui sera plus facile de lui trouver un emploi plus convenable ailleurs.

M. McKENZIE: Coïncidence singulière!

M. MACDONALD: Oui, un peu singulière; mais ce n'est pas tout. Pourquoi le secrétaire d'Etat a-t-il écrit cette lettre? Je demanderai aux honorables députés qui parleront après moi, lorsque nous discuterons cette question avec calme et avec preuves en mains, de nous dire pourquoi le secrétaire d'Etat a écrit cette lettre après qu'il eût appris les déclarations qu'Emile Bourassa avaient faites et la part que M. Tancrède Marsil prenait dans cette question. Pourquoi a-t-il écrit cette lettre, et pourquoi aussi a-t-il écrit cette autre lettre à M. Lalumière, le même jour, 14 février 1913:

Au sujet de la position dont vous m'avez parlé, j'espère pouvoir vous satisfaire prochainement. J'apprécie d'une manière spéciale l'excellente recommandation de mon cousin, Emile Bourassa.

Louis Coderre.

Pourquoi le secrétaire d'Etat a-t-il écrit ces lettres le lendemain du jour où il avait été mis en pleine connaissance de toute l'affaire? Ces lettres soutiennent-elles la théorie qu'il n'y a matière à aucune enquête? Ne nous emportons pas dans nos discours, mais demandons-nous si, en face de la preuve qui nous est soumise, quelle est la raison qui a pu porter le secrétaire d'Etat à écrire ces lettres après qu'il eût été mis en possession de tous les faits. Indiquent-elles qu'il est absolument innocent des choses dont on l'accuse? Examinons la question au point de vue purement judiciaire, je dirai que s'il pouvait donner une bonne réponse à cette question nous discuterions l'affaire dans un esprit de justice et clémence. Mais des discours comme ceux que vient de prononcer l'honorable ministre des Postes ne sont pas de nature à nous amener à examiner la question dans cet esprit.

On nous dit que cette personne à laquelle on avait permis de faire la substitution de personnes s'en est abstenue. On nous dit que M. Emile Bourassa, cousin de secrétaire d'Etat, a changé d'idée après qu'il eût juré solennellement qu'il était venu à Ottawa voir le secrétaire d'Etat au sujet de cette affaire, et lui avait demandé ce qu'il croyait être un simple acte de justice. On nous dit qu'il a pris une autre attitude, et, qu'il a fait une seconde déclaration que l'honorable ministre de la Justice a lue à cette Chambre, et dans laquelle il contredit les faits allégués dans sa première déclaration. Naturellement, cela prête à de graves soupçons, et je crois que la seule conclusion à laquele arriverait tout jury ou tout juge, serait qu'il n'a signé cette deuxième déclaration qu'à la suite d'une forte pression. On ne prétend pas qu'il a fait cette déclaration librement et volontairement, ou dans l'intention de réparer un tort ou corriger une erreur. Non, mais il essaie de dire que le premier document ne lui a pas été lu; et il porte certaines accusations contre le candidat conservateur dans le comté de Bagot à la dernière élection, et contre le commissaire ou le notaire devant lequel il a donné sa première déclaration.

Le cousin du secrétaire d'Etat, cédant très certainement à des influences, a changé son attitude, et donné cette deuxième déclaration afin de sortir son cousin d'un mauvais pas. Mais la deuxième déclaration

ne contredit en aucune façon les accusations du candidat conservateur dans le comté de Bagot, accusations qui n'ont été ni infirmées, ni contredites en aucune manière.

Nous avons en plus les deux lettres écrites par le secrétaire d'Etat le 14 février, après qu'il eût été mis en possession de tous les faits; l'une de ces lettres est adressée à "mon cher Emile", et il annonce au destinataire de l'autre, qui a été mêlé à cette affaire, qu'il le satisferait prochainement, vu qu'il est si bien recommandé par son cousin, Emile Bourassa, qui, d'après l'honorable directeur général des Postes, cherchait à le faire chanter juste à ce moment-là.

Il n'y a aucun doute que de l'argent a été donné à la demande du secrétaire d'Etat. Il n'y a aucun doute qu'une lettre a été écrite d'un ministère à Ottawa à Emile Bourassa, lui apprenant qu'il avait été nommé à un emploi dans ce ministère. Pourquoi agissait-on ainsi? Naturellement c'est parce que M. Coderre savait que ces personnes connaissaient certains faits et qu'il était nécessaire de les calmer, pour employer les termes les plus doux possibles. Cependant, bien que nous ayons tous ces faits devant nous aujourd'hui, on nous dit que nous ne devons pas faire d'enquête. Pourquoi? Parce que, dit-on, c'est une question qui relève des tribunaux. Voyons ce qui en est. Cette élection a eu lieu en novembre dernier. D'après les procédures ordinaires concernant les pétitions d'élection le délai pour présenter une pétition est expiré en décembre. Ce n'était pas une élection entre les deux partis reconnus. Dans notre pays le Gouvernement et les divisions de partis sont reconnus même dans les contestations d'élection, et tout le monde sait comment ces questions sont réglées. Ce n'était donc pas une élection entre conservateurs et libéraux, c'était une élection entre le secrétaire d'Etat et un candidat indépendant. Le ministre de la Justice dit à mon honorable ami de Saint-Hyacinthe: Portez la cause devant les tribunaux; présentez une pétition d'élection à Montréal. Si je suis bien renseigné, l'honorable député de Saint-Hyacinthe n'est pas électeur dans Hochelaga, et ne peut pas présenter une pétition au sujet d'une élection dans ce comté. S'il ne le peut pas, qui va le faire? Lorsque le premier ministre nous dit que la Chambre n'a pas les pouvoirs de faire d'enquête de ce genre, il est de son devoir de dire à son ministre de la Justice de prendre lui-même la responsabilité de présenter une pétition dans le comté d'Hochelaga, ou de trouver quelqu'un pour la présenter à sa place. C'est lui qui est l'accusateur public, le gardien de la morale dans le pays, et le premier ministre, pour être logique, devrait ordonner à

M. MACDONALD (Pictou).

son ministre de la Justice de présenter une pétition dès demain. Nous savons tous qu'il ne le fera pas. Nous savons tous qu'il serait extrêmement difficile de préparer une pétition et de trouver quelqu'un pour la signer en aussi peu de temps. Il en résulte donc, qu'au point de vue de la loi, il n'y a plus de remède.

Qu'allons-nous faire alors? L'honorable premier ministre nous a parlé de certains discours qui ont été prononcés il y a dix ans. Voyons ce qu'ils valent. Je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux que le premier ministre employât ses talents incontestés de légiste à discuter cette question au mérite, parce que mon très honorable ami sait très bien qu'en 1899 il demandait lui-même un comité d'enquête tout comme le fait mon honorable ami de Saint-Hyacinthe aujourd'hui, au sujet de certaines irrégularités dans les élections de Brockville et Huron-ouest. Mon honorable ami de Saint-Hyacinthe demande par sa motion qu'une enquête soit faite au sujet des irrégularités commises dans l'élection d'Hochelaga, mais il a en plus l'allégation que le secrétaire d'Etat, qui est aussi membre de cette Chambre, se servait, le 14 février, ainsi qu'on le voit par ses propres lettres, de sa position de membre du Gouvernement pour obtenir des emplois publics à ces personnes qui avaient pris part à son élection et venaient le lui dire, et je crois que c'est une allégation très importante au sujet de laquelle on doit faire une enquête en dehors des questions de supposition de personnes ou irrégularités électorales. L'honorable premier ministre sait que, en commençant son discours, il a dit:

> On pourrait faire l'objection que le Parlement ayant délégué à un autre tribunal,—les cours de justice,—les questions se rapportant à l'élection des membres de cette Chambre, question qui sont réglées par la loi des élections contestées, une motion comme celle-ci n'est pas régulière.

Le premier ministre, au début même de ses observations en 1899, avait prévu cette objection, et il argumenta et cita des autorités en faveur de la proposition tendant à ce que cette résolution fût renvoyée devant le comité des privilèges et élections, dans le but de faire enquête sur les irrégularités commises dans les comtés de Brockville et de Huron-ouest. Cependant, le premier ministre aborde aujourd'hui la question en attaquant le chef de l'opposition, parce qu'il exprima à la même époque une opinion différente. Vous en conviendrez, une semblable réponse n'a pas grande valeur. Quelle est notre attitude sur cette question?

La loi des élections dont la validité est contestée contient certaines dispositions portant que les juges de notre pays doivent s'enquérir de certains faits se rattachant

aux élections, former certaines conclusions et arriver à certains résultats. Quant à savoir si le Parlement doit affirmer son droit de faire enquête, touchant toute question sur laquelle les tribunaux ne se seraient pas prononcés d'une manière suffisante, c'est là une question d'administration et non de droit strict. Les tribunaux ne sauraient se prononcer en pareille matière.

Une VOIX: Pourquoi?

M. MACDONALD: Parce que, après demain, le délai accordé par la loi pour la présentation d'une pétition sera expiré. Le chef du Gouvernement n'ira pas prier le ministre de la Justice de déposer une requête; or, s'il ne le fait pas, il n'existe aucun autre moyen de saisir la cour de cette affaire. En outre, il ne s'agit pas seulement de savoir si, à la connaissance du secrétaire d'Etat, il y a eu substitution des personnes au cours des élections; mais encore de constater si oui ou non le secrétaire d'Etat, sachant que ces individus l'avaient averti qu'ils s'étaient fait passer pour d'autres pendant l'élection, s'est occupé de les récompenser et de leur trouver des emplois. Alors, je dois rappeler à la Chambre que le chef du Gouvernement, au sujet de cette question de corruption électorale, a toujours protesté qu'il prendrait les mesures les plus énergiques. Au début même de sa carière politique, cette question fut mêlée aux élections de Brockville et de Huron-ouest, et devint le thème de nombreuses discussions avec lui, sur tous les points du pays qu'il parcourut à cette occasion. Sur presque tous les tréteaux, il énonça la politique qu'il adopterait a ce sujet. Voici ce que mon honorable ami disait en 1908, au cours de l'avant-dernière élection, et ce qu'il se proposait de faire le jour où il arriverait au pouvoir:

Des mesures plus efficaces pour punir les corruptions et les fraudes électorales, pour assurer l'entière publicité des frais payés par les partis politiques; empêcher l'accumulation des fonds électoraux destinés à des fins de corruption et interdire les contributions à ces fonds de la part des corporations, des entrepreneurs et des promoteurs; enfin, rendre plus expéditive l'audition des pétitions relatives aux élections...

Voilà ce qui, actuellement, concorde exactement avec son devoir. Son devoir est de donner instruction au ministre de la Justice de hâter le dépôt de cette pétition électorale avant après demain.

...et d'empêcher toutes combinaisons frauduleuses tendant à ce retrait de tout compromis à leur sujet; prendre des mesures pour assurer des enquêtes approfondies sur les manœuvres entachées contre les corruptions, et s'il est nécessaire, nommer un fonctionnaire désintéressé chargé de ce devoir, simplifier la procédure pour les lois ainsi modifiées.

Quelle est l'intention du premier ministre? Il nous dit que cette Chambre n'est pas en forme convenable, qu'il est plus à propos d'en appeler aux tribunaux. Il s'occupe ici d'une question qui ne regarde personne. Quand on lance une accusation portant que les privilèges de la Chambre ont été violés et que le secrétaire d'Etat a promis d'accorder des charges sous son contrôle à des amis qui, à l'occasion de son élection, ont commis des irrégularités, pourquoi donc le premier ministre ne veille-t-il pas à ce que son ministre de la Justice exerce des poursuites, en suivant la procédure qu'il a lui-même indiquée, cette après-midi, au cours de sa harangue de deux heures? La seule réponse apportée au serment de ce candidat conservateur, qui atteste certains faits, est l'allégation que l'affidavit de M. Marcil n'est pas régulier. Voilà un candidat conservateur, présenté aux électeurs de Bagot en 1911, comme l'incarnation de tout ce qu'il y a de plus honorable, qui vient attester sous la foi du serment sur l'exactitude d'une déclaration, qui indique non seulement l'existence d'une preuve suffisante, mais encore l'existence de preuves de substitutions de personnes, au mépris de la loi. Ensuite, le cousin du secrétaire d'Etat fournit son affidavit sur ces faits, et enfin le secrétaire d'Etat lui-même, sachant toutes les accusations portées contre lui, procure des emplois à ces gens et leur exprime par lettres son désir de les récompenser. Et en dépit de tout cela, on vient nous dire qu'il n'y a pas lieu d'enquêter. Jamais Gouvernement n'a tenté de jouer pareille comédie.

M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, vous avez sans doute observé, au cours de ce débat, un phénomène qui d'ailleurs n'est pas rare de la part de nos adversaires, car, c'est un fait remarquable que, moins ils réussissent à saisir le point réel de la discussion, et de comprendre convenablement les faits qui leur sont exposés, plus ils deviennent véhements, impulsifs et impétueux dans leurs discours devant la Chambre. C'est là une compensation pour l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) qui, tantôt, refuse d'assumer la responsabilité des accusations qu'il a portées et tantôt annonce qu'il pousse l'affaire sous sa propre responsabilité.

M. GAUTHIER: Je n'ai jamais renié l'accusation, j'ai refusé d'assumer la responsabilité des faits.

M. MEIGHEN: Oh très bien! Voilà l'attitude de l'honorable député: il est prêt à assumer la responsabilité de l'accusation, et il est tout disposé à mettre sous le coup d'une accusation un membre de la Chambre; mais il ne veut pas assumer de responsabilité au sujet des faits qui forment la base de cette accusation. Tout ce qui pourrait servir d'excuse à sa conduite.

c'est, qu'en soumettant cette affaire à la Chambre il paraissait accablé de honte, de doute et de regret. Quant à l'orateur suivant de ce côté de la Chambre, le chef de l'opposition, je dirai que—par déférence pour les opinions souvent exprimées par le conseil dirigeant de la Chambre; par déférence pour les opinions en matière de droit très souvent exprimées, par le passé, par ses propres ministres de la Justice; par déférence pour les décisions rendues plus d'une fois ici, il n'a pas pris cette attitude impétueuse d'infaillibilité qu'il prend si souvent. Je ne saisis pas parfaitement l'attitude prise par le chef de l'opposition; cependant, si je ne me trompe, la voici: quant à la conduite d'un membre du Parlement, pendant qu'il était candidat et jusqu'à la date de l'élection, c'est une question soumise à la juridiction des tribunaux; mais s'il arrive, immédiatement après l'élection, que sa conduite soit entachée de quelque irrégularité, la Chambre a compétence pour le juger. Le très honorable chef de l'opposition dit que nous nous sommes dépouillés nous-mêmes du pouvoir de faire enquête sur la conduite des élections; cependant, si quelqu'un promet avant les élections des sommes d'argent qu'il paie après ces élections, alors, de l'avis du chef de l'opposition, c'est aux tribunaux qu'il appartient de faire enquête sur le paiement de ces sommes et à la Chambre, de faire enquête sur la promesse.

Etant donné le temps considérable qui s'est écoulé depuis la lecture de l'accusation, il sera peut-être à propos de rappeler brièvement à la Chambre la nature de de cette accusation; car, ne l'oublions pas, c'est de cette accusation, ou plutôt de cette calomnie, que l'honorable député de Saint-Hyacinthe assume la responsabilité, et non des faits sur lesquels repose l'accusation. Quelles sont ces accusations? Tout d'abord, pour bien saisir la nature des accusations dans leur ensemble, il faut avoir soin de faire la distinction entre celles formulées contre le ministre et celles portées contre d'autres personnes.

En ce qui concerne le secrétaire d'Etat, il est accusé d'avoir écrit deux lettres; et si jamais on a écrit deux lettres peu compromettantes, ce sont bien celles-là.

Je me demande si les députés de la gauche prétendent réellement, qu'en écrivant deux lettres de cette sorte, indiquant que pendant six mois, antérieurement au 14 février, époque bien antérieure à tout incident soulevé relativement à cette affaire, il avait essayé de procurer des places à ses amis, le secrétaire d'Etat doit être traduit devant le comité de la Chambre? Eux qui furent eux-mêmes accusés un nombre de fois, dans cette Chambre, d'avoir non seulement promis des places, mais d'en avoir procuré à des amis pour les récompenser du concours malhonnête qu'ils leur avaient prêté pendant les élections, jamais il ne leur est venu à la pensée de soumettre à une commission d'enquête le cas de Wagner, celui de Preston, et celui de Jackson. On peut immédiatement éliminer cette accusation; car pas un seul membre de l'opposition n'a paru attacher la moindre importance ni la discuter le moins du monde. Mais ils disent: Cet homme est accusé d'avoir payé, après l'élection, une somme de cent dollars à Lalumière, et encore cent dollars à Bourassa, en reconnaissance de services par eux rendus. Si j'en juge d'après le texte de l'accusation imprimée, il n'a été fait aucune déclaration de ce genre, même sous la responsabilité de l'honorable député de Saint-Hyacinthe. Non seulement l'accusation n'allègue aucun fait dont l'honorable député, auteur de l'accusation, soit irresponsable, mais il ne prend, même pas la responsabilité de faire pareille accusation. Il mentionne qu'un certain Joseph Major, qui, pendant l'élection, servit d'organisateur au secrétaire d'Etat, paya ces sommes, mais il prend bien soin de ne pas aller jusqu'à avancer que l'honorable M. Louis Coderre, secrétaire d'Etat, a eu connaissance de ce paiement, l'a autorisé ou même qu'il l'ait su. Le chef de l'opposition dit que la chose ne serait pas aussi grave si cet individu n'eût pas été nommé à un emploi de l'Etat; le secrétaire d'Etat, pour tenir sa promesse, l'ayant nommé à ce poste. Or, la déclaration n'accuse nullement le secrétaire d'Etat d'avoir nommé cet individu à une charge de l'Etat, ni d'avoir, d'une façon quelconque, obtenu cette nomination. Ainsi, même sous la responsabilité de l'honorable député de Saint-Hyacinthe, l'accusation que le chef de l'opposition, selon ses propres paroles, considère comme de la plus haute importance, n'a jamais été formulée. Quelle enquête y a-t-il donc lieu de faire? La seule accusation qui reste est la première, c'est-à-dire que, pendant les élections, on a organisé tout un système d'usurpation de personnalités, de connivance avec le secrétaire d'Etat; et qu'avant les élections, il aurait promis des récompenses à trois personnes. C'est là la seule accusation qui reste. Suis-je exact en disant c'est bien la seule accusation que l'honorable député de Saint-Hyacinthe fasse sous sa responsabilité personnelle?

Quelle réponse devons-nous y faire? Que dit le chef de l'opposition lui-même? J'ai noté ses paroles; les voici: S'il ne s'agissait que de la première allégation, il serait impossible de répondre à l'argument que nous oppose l'honorable ministre de la Justice.

A cela il ajouta: "Si on n'était pas allé plus loin que la première allégation, l'ho-

norable député de Saint-Hyacinthe aurait porté l'accusation". De sorte que, d'après le chef de l'opposition lui-même, rien dans les accusations ne mérite une enquête même après la lecture des affidavit. La seule chose qui toucherait à l'honneur du Secrétaire d'Etat, d'après mon très honorable ami, ne tombe pas sous la juridiction de la Chambre. Aussi nous devons d'après cette opinion rejeter la motion de l'honorable député de Saint-Hyacinthe. Nous avons eu en abondance des opinions d'auteurs versés dans le droit constitutionnel. J'ai remarqué que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a été assez prudent pour éviter de prendre toute responsabilité au sujet de savoir si la Chambre avait juridiction sur cette affaire. Il a tourné autour de l'affirmation et ne l'a pas faite franchement. C'est à l'honorable député de Carleton qu'on a laissé ce soin de dire, avec son emphase ordinaire, qui remplace si souvent dans ses discours les arguments et les faits, que non seulement nous avions cette autorité par la loi, que personne n'en avait jamais douté ni ne l'avait nié, mais que le leader du Gouvernement lui-même l'avait admis auparavant. J'affirme ici en présence de l'honorable député de Carleton qu'avant qu'il ne parle, pas une autorité constitutionnelle, pas un avocat de réputation—en somme aucun avocat à ma connaissance—aucun ministre de la justice d'un parti ou de l'autre n'a jamais pris cette position. L'honorable député est le premier qui ait soutenu ici cette doctrine et je le prouverai, comme je prouverai que jamais le premier ministre n'a varié de la position qu'il prend aujourd'hui. Sans doute, avant l'adoption de la loi des élections contestées en 1874 et de la loi des pétitions d'élections en Angleterre en 1868, les deux parlements avaient juridiction avec leur comité des privilèges et élections de juger toutes les questions qui ont trait à l'élection de leurs membres. Ces comités ont été nommés primitivement dans ce but; on devait leur présenter des pétitions et déposer de l'argent comme garantie, puis les causes étaient jugées suivant la méthode ordinaire. Mais depuis que ces lois ont été adoptées par ces deux parlements—et je demanderai à l'honorable député de Carleton et à l'honorable député de Saint-Hyacinthe de me contredire si j'ai tort—il n'y a jamais eu un cas où une accusation pareille ait été référée au comité des privilèges et élections.

M. CARVELL: J'attendais que l'honorable député me demandât cela. Le fait qu'aucune accusation n'a été référée au comité des privilèges et élections prouve-t-il que nous n'avons pas juridiction? J'affirme que le ministre de la Justice a déclaré ici que nous avions une juridiction concurrente. L'honorable député trouvera ses paroles dans les Débats et il devrait le savoir.

M. MEIGHEN: La Chambre verra que l'honorable député a compris la question aussi bien que l'accusation qui a été portée. Je lui ai demandé de me citer un cas, depuis cinquante ans en Angleterre et depuis trente ans ici, où ces accusations ont été portées devant le comité des privilèges et élections.

M. CARVELL: Si mon honorable ami attend pour connaître un cas, je pourrais lui citer les scandales McGreevy en 1893, un cas dont quelques honorables députés connaissent quelque chose.

M. MEIGHEN: L'honorable député de Carleton ne connaît pas la différence entre une accusation portée contre un membre de la Chambre pour corruption après qu'il a été nommé membre et une accusation portée contre un député pour avoir essayé de gagner son élection par corruption.

M. CARVELL: L'honorable député veut-il me donner l'occasion de répondre.

M. MEIGHEN: Oui, je lui donnerai pour la troisième fois l'occasion de répondre.

M. CARVELL: Je n'ai jamais dit. . .

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. CARVELL: Je parle en réponse à une invitation de mon honorable ami. Je n'ai jamais dit que le Parlement avait pris la juridiction; j'ai dit que le Parlement avait cette juridiction et je le répète.

M. MEIGHEN: Je l'ai dit il y a longtemps à la Chambre. Je sais que l'honorable député a fait cette assertion. Mais je dis qu'il a cette distinction d'être le premier à le faire. Sir John Thompson a donné son opinion contre l'avis des représentants de nos honorables adversaires et heureusement pour la réputation de la Chambre, il n'a pas eu à répondre à une prétention comme celle qui a été émise ce soir par l'honorable député de Carleton. Quelle a été l'opinion de sir John Thompson? C'est que depuis l'adoption de la loi en Angleterre en 1868 et depuis l'adoption de pareille loi de 1874 par notre Parlement, les Chambres avaient délégué leur autorité pour s'enquérir des élections, sauf en ce qui concerne la qualification des membres—pour savoir si un député était mineur, traître ou condamné.

C'était la limite de ses attributions. Dans l'opinion de sir John Thompson, et cette opinion a été invoquée par l'honorable premier ministre. Sir John Thompson, pour parler ainsi, s'appuyait sur l'autorité de lord Selborne et de lord Coleridge qui s'étaient prononcés dans ce sens, dans la chambre des communes anglaises, en 1870. Ces deux éminents jurisconsultes émirent l'opinion suivante:

Il est vrai que nous nous sommes départis de notre juridiction en matière électorale, mais il ne s'en suit pas que nous n'avons pas le droit de dire que notre bref sera obéi. Le bref émis par cette Chambre ordonne aux électeurs d'un certain comté, d'élirent un représentant éligible et nous avons encore le droit et le pouvoir de nous enquérir, pour savoir si ces électeurs ont élu une personne apte à siéger dans cette Chambre.

Sir John Thompson corrobora cette opinion et il fut approuvé par la majorité de la Chambre ainsi que par le comité des privilèges et élections. Il eut pour contradicteur, dans cette circonstance, sir Louis Davies qui était membre de l'opposition et qui est devenu plus tard ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais quelle était sa prétention? Prétendait-il, comme l'honorable député de Carleton (N.-B.), que cette Chambre a conservé sa juridiction, même après avoir voté la loi des élections contestées, et qu'elle a le droit de s'enquérir si des manœuvres frauduleuses ont été pratiquées dans l'élection d'Hochelaga? Etait-ce là ce que prétendait sir Louis Davies? Je crois qu'il ne serait pas un des plus beaux ornements de la cour Suprême du Canada, s'il avait émis une opinion comme celle-là. Sa prétention était tout simplement celle-ci:

Il est vrai que nous nous sommes départis de notre juridiction sur les questions électorales, mais nous l'avons conservée sur nos propres fonctionnaires, nos officiers et nos sous-officiers, mais rien de plus.

Sir Louis Davies commenta longuement cette doctrine et l'affirma de nouveau en 1900, à propos de l'élection de Huron-ouest et, chaque fois, il eut soin de dire que la juridiction de ce parlement ne s'étendait pas au-delà des actes de ces fonctionnaires. Cette opinion était partagée par tous ses collègues et par tous les députés de son parti. A cette époque, il n'y avait pas un député libéral assez audacieux pour se lever dans cette Chambre et prétendre que nous avions encore juridiction dans les affaires électorales. Nous avons ici, dans les rangs de l'opposition, des députés qui ont entendu sir Louis Davies émettre cette opinion; il y en a d'autres qui ont lu le discours qu'il a prononcé à cette occasion; il y en a qui siégeaient dans cette Chambre en 1900 lorsqu'il a réaffirmé l'attitude qu'il prenait en 1887 et à tous je demande si je n'ai pas fidèlement interprété l'opinion de celui qui était alors la grande lumière légale du parti libéral. L'honorable député de Carleton ne répond pas; il sait que j'ai raison. Il sait parfaitement que lorsqu'il déclarait ce soir que le parlement a conservé sa juridiction, il émettait une opinion absolument opposée à celle de Louis Davis, qui était le grand légiste de son parti à cette époque, et que son parti a récompensé depuis, en le faisant juge de la cour Suprême du Canada.

M. MEIGHEN.

Je ne ferai pas toutes les citations que je m'étais proposé de faire, mais je rapporterai cependant un passage, pour établir encore plus clairement ma prétention. Dans les "Débats" de 1900, à la page 5318, il disait:

Puisque nous avons des lois qui nous assurent des enquêtes complètes, conduites par des juges dont l'impartialité n'a jamais été mise en doute, et qui pourvoient à la punition des coupables, ce serait une usurpation de la part du Parlement, de ne pas vouloir que l'enquête se fasse dans ces conditions, et d'exiger, malgré l'absence de toute pétition, que l'affaire soit soumise au comité des privilèges et élections.

Ce n'était pas certainement l'intention du législateur; l'honorable député qui a préparé la motion qui nous occupe en ce moment, en était tellement convaincu, qu'il a pris bien garde de limiter l'enquête qu'il demande, aux officiers-rapporteurs et sous-officiers-rapporteurs intéressés dans les deux élection en question.

Un peu plus loin, faisant allusion à son discours de 1887, il dit:

Ma prétention est que le Parlement s'est désisté de toute juridiction, pour instituer une enquête sur les faits se rapportant à une élection.

Est-ce assez fort? Si le parlement s'est désisté, comment peut-il avoir conservé une juridiction concurrente?

C'est ce que j'ai prétendu en 1887; mais à cette occasion, j'ai aussi soutenu, contrairement à l'opinion de sir John Thompson, que le Parlement ne s'était pas désisté de sa juridiction sur ses fonctionnaires et qu'il pouvait faire comparaître les officiers-rapporteurs à la barre de la Chambre, pour leur faire rendre compte de leur conduite ou les punir s'il y a lieu. A part de cette exception, nous n'avons aucun droit de faire une enquête sur la manière dont une élection a été faite.

Je cherche à bien définir jusqu'où va la juridiction du Parlement sous ce rapport, parce que l'opinion, soigneusement entretenue par la presse conservatrice, semble assez généralement répandue que cette Chambre a le droit d'instituer une enquête sur l'élection de Huron-ouest et de Brockville, pour savoir s'il y a eu des cas de corruption ou des manœuvres frauduleuses, et que nous ne l'avons pas fait. Il n'y a pas d'idée plus fausse. Le Parlement n'a aucun droit sous ce rapport.

Si le parlement n'avait pas juridiction pour s'enquérir de la manière dont ces élections avaient été conduites, quelle loi avons-nous adoptée depuis, pour nous conférer cette juridiction. Sir Louis Davies continue ainsi:

Les attributions de ce comité étaient très restreintes et il ne pouvait que s'enquérir de la conduite des officiers et des sous-officiers-rapporteurs. Le résultat a été que lorsque l'enquête démontra que des irrégularités avaient pu être commises, nous étions dans l'impossibilité de déterminer si ces irrégularités avaient été commises par les officiers-rapporteurs ou des personnes n'ayant aucun caractère officiel.

D'après ce raisonnement, si nous entreprenions d'ouvrir une enquête sur ce qui a été fait après l'élection et si cela avait quelque rapport avec des faits antérieurs à l'élection, nous nous trouverions réduits à la plus complète impuissance. A plusieurs reprises, sir Louis Davies revient sur cette question, mais nulle part, il ne se prononce plus catégoriquement que dans le passage suivant:

Je crois que l'honorable député (sir Charles Hibbert Tupper) a mal interprété mes paroles. J'ai dit que nous n'avons pas le droit de faire d'enquêtes sur la conduite de personnes qui ne sont pas des fonctionnaires aux ordres de la Chambre, tels que les sous-officiers-rapporteurs. En ordonnant une enquête, nous excéderions nos attributions.

Je ne conçois pas qu'il soit possible de s'exprimer plus clairement et plus catégoriquement. L'attitude prise par sir Louis Davies fut approuvée par la Chambre à cette époque, et confirmée par tous les députés libéraux. Et si l'opposition ce soir, entendait suivre le précédent créé par elle-même, elle voterait contre la motion que nous discutons.

Dans l'élection d'Huron-ouest, celui qui était alors député d'Halifax et qui, heureusement pour le pays, est maintenant premier ministre du Canada, demanda à renvoyer devant le comité des privilèges et élections, certaines questions se rapportant à cette élection et à celle de Brockville. Que demandait l'honorable député d'Halide soumettre au comité la conduite du président et du sous-président de scrutin et rien de plus. En conformité de cette motion, adoptée par la Chambre, le comité fut chargé de s'enquérir de la conduite de certains fonctionnaires.

Une enquête eut lieu. Quatre-vingt-dix-neuf témoins étaient présents. Mais à un moment où neuf témoins se tenaient dans la porte de la salle du comité, attendant leur tour d'être interrogés, après que quarante-trois témoins eussent déclaré sous serment avoir déposé leur bullein dans la boîte après avoir voté en faveur de Robert Maclean, après que le vice-président du scrutin eût déclaré sous serment qu'il n'avait trouvé dans la boîte que trente bulletins en faveur de Maclean et après que treize témoins eurent juré que le vice-président avait agi fraudulement, l'enquête fut close.

A la session suivante, l'honorable député d'Halifax renouvela sa motion et c'est l'ex-premier ministre, le chef actuel de l'opposition, qui, avec toute l'autorité de la haute position qu'il occupait, déclara que l'enquête ne devait pas être poursuivie et que la Chambre avait commis une grande erreur en renvoyant cette question devant le comité des privilèges et élections. Sir Louis Davies qui avait la charge d'exposer le côté constitutionnel de la question, au nom du Gouvernement, déclara que le Parlement, en chargeant le comité des privilèges et élections d'instituer une enquête sur la conduite des présidents et des vice-présidents du scrutin, avait agi avec précipitation et avait commis une erreur.

Nous n'avons absolument que les affidavit de Bourassa et de Lalumière pour appuyer l'accusation qu'il y a eu des substitutions d'électeurs à cette élection. Il y a bien la déposition de Tancrède Marcil, mais il ne connaît rien personnellement, il rapporte les propos d'un jeune homme aux cheveux roux, de Lalumière et d'un autre individu, qui ont prétendu que des manœuvres illégales avaient été pratiquées. Cette déposition ne repose que sur des ouï-dire. C'est le seul témoin que l'on ait, pour corroborer les déclarations de Lalumière et de Horner et dans toute sa déposition, il ne rapporte rien qui soit à sa connaissance personnelle. Nos honorables amis de la gauche veulent que cette affaire soit renvoyée devant le comité des privilèges et élections. Pourquoi? Parce que Marsil affirme qu'il y a eu des manœuvres illégales, et cependant Marsil ne fait que rapporter ce que lui ont dit un jeune homme à cheveux roux et deux autres individus. Ceux qui demandent cette enquête sont les mêmes députés qui refusaient de renvoyer devant le comité des privilèges et élections les accusations contre les vice-présidents du scrutin, dans le cas que je viens de mentionner. Si, en 1900, les dépositions de treize témoins ne suffisaient pas pour soumettre la question au comité des privilèges et élections, pourquoi aujourd'hui, l'honorable chef de l'opposition demande-t-il une enquête par le comité des privilèges et élections, sur une seule déposition, basée sur des ouï-dire?

La première règle qui a été posée et qui a été suivie était que le Parlement n'avait pas juridiction pour s'enquérir des questions concernant les élections, sauf l'éligibilité du député élu. Cette doctrine a rencontré des contradicteurs. D'aucuns ont prétendu que nous avons droit de nous enquérir de la conduite des officiers et des vice-présidents du scrutin.

Je ne suis pas prêt à dire ce qu'il faudrait faire dans le cas qui nous occupe, car les documents qui nous sont fournis ne peuvent nous éclairer grandement à cet égard. Ce que nous savons se rattache aux actes de certains vice-présidents du scrutin. Le chef de la gauche croit, avec l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries, sir Louis Davies, qu'entre l'autorité que nous avons de nous enquérir de la nature des aptitudes qui donnent le sens d'éligibilité de tout candidat élu et siégeant en cette enceinte, nous pouvons également faire une enquête sur les fonctionnaires de toute élection, mais jusqu'au moment où l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell) s'est levé pour discuter la question, personne n'avait entre-

pris d'affirmer que nous sommes obligés de faire une enquête sur les actes de tout membre de cette Chambre qu'on peut accuser d'avoir commis une offense ou un délit quelconque en cette qualité de représentant du peuple. Prétendra-t-on maintenant soutenir une pareille attitude? Dans l'affirmative, où en sommes-nous? On accuse un membre de cette Chambre d'avoir commis un délit, une offense, lors d'une certaine date et dans un endroit qu'on indique. La Chambre va-t-elle s'enquérir des faits et prendre attitude? La règle 80 dit:

S'il appert qu'une personne quelconque ait été élue, et proclamée en qualité de membre de cette Chambre, ou qu'elle se soit efforcée d'atteindre cette fin, par corruption ou par toute autre manœuvre frauduleuse, cette Chambre en agira avec la plus grande sévérité à l'endroit de toutes telles personnes qui auront pris part volontairement à telles menées frauduleuses ou à tels actes de corruption.

Il est certain que c'est la règle. Elle ne dit pas si ce sont les tribunaux de ce pays ou le comité des privilèges et élections qui doivent déclarer que l'élection de l'honorable député est le résultat de toutes ces pratiques frauduleuses. Si l'on établit tels actes répréhensibles, il appartient au tribunal compétent de s'en enquérir, mais cette disposition n'indique pas quel est ce tribunal. S'il appert du rapport d'une cour de justice de ce pays, du verdict rendu par le tribunal établi par cette Chambre qu'aucun honorable membre de cette dernière soit ainsi coupable, il est alors du devoir du Parlement—devoir auquel il ne peut se soustraire d'après cette règle de prendre les mesures utiles contre ce député. Mais j'affirme que cette règle ne dit mot de la méthode qui permettra de constater l'existence de ces actes frauduleux, et le statut relatif aux élections fédérales déclare que c'est ici le tribunal auquel doit s'adresser l'honorable ministre mis en cause. J'ai été jusqu'au point d'établir clairement que tel n'est pas le devoir de cette Chambre; nul membre de celle-ci n'oserait prendre une attitude à ce point absurde que d'oser dire que le devoir de la Chambre est de s'enquérir de tous les cas de contravention à la loi de la part de ses membres, ni de permettre que la Chambre ou qu'aucun de ses comités se constitue en tribunal pour s'enquérir des faits qui se rapportent à l'élection dont on parle. Sir Louis Davies va jusqu'à dire que le comité des privilèges et élections n'a aucune juridiction pour s'enquérir de tous ces faits; qu'il n'est seulement que le conseiller et l'aviseur de cette Chambre sur des questions de droit.

Telle est l'attitude qu'il a prise, mais qu'il ait raison ou non, il est certain qu'on ne peut dire s'il est du devoir du Parlement ou de ce comité de faire une enquête sur des questions de fait qui se rapportent généralement aux accusations portées contre les membres de cette Chambre au sujet de la part qu'ils ont prise à telle ou telle élection. Cela est certain et je parle avec connaissance de cause. Je suis prêt à me rendre à toute raison valable qu'on peut arguer ici—ce que l'on n'a pas fait jusqu'à présent, mais ce qui peut se produire encore. Il est certain que le comité des privilèges et élections a pris connaissance quelquefois de questions qui se rattachaient à la conduite de certains membres de cette Chambre, mais cependant ces accusations se rapportaient à la conduite tenue par les députés mis en cause à l'endroit du public qui se trouvait ainsi concerné. C'est dans ces cas seulement que ce comité a exercé sa juridiction, mais en tant que le public n'est pas affecté et tant que des accusations se rattachent à des élections, nous nous sommes départies de cette autorité que nous avons remise aux tribunaux; d'où il suit que nous devons exclure tous les cas de cette nature de la juridiction du comité des privilèges et élections. Quelle que soit la nature du cas qui se rattache à la conduite de tel ou tel membre de cette Chambre, cette dernière peut avoir l'autorité de s'enquérir à ce sujet, telle est la conviction bien arrêtée des honorables députés qui ont discuté cette question. Nous n'avons aucune juridiction pour nous enquérir des accusations d'actes frauduleux qui se rattachent à l'élection des membres de cette Chambre. L'honorable député de Pictou affirme qu'on relève ici des circonstances spéciales. Il dit qu'il est vrai que nous pourrions citer devant les tribunaux du pays ceux qui se sont rendus coupables de ces actes frauduleux, mais qu'il ne nous reste plus que deux jours pour instituer cette poursuite et qu'il nous faudra prélever $1,000.

Il est certain, dit-il, que lorsqu'il ne nous reste plus que deux jours pour agir cela nous permet d'épargner un peu de notre capital au plus grand avantage du capital politique que nous pouvons réaliser. L'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) et l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) ont préparé ces accusations depuis quelque temps. Ils les ont nourries depuis au moins six ou sept jours; peut-être cela date-t-il de vingt ou trente jours au cours desquels ils auraient pu instituer des procédures devant les tribunaux de juridiction compétente, mais ils se sont bien gardés de s'adresser à ces derniers.

Mais ils refusent délibérément de s'adresser aux tribunaux du pays, cela n'est pas une raison qui leur permet d'imposer au comité des élections de cette Chambre le devoir dont seuls les tribunaux sont investis. Le très honorable chef de la gauche disait, en 1909, que, si le député d'Halifax avait seulement déclaré à la Chambre que s'il eût connu la nature

des accusations de menées frauduleuses qu'il portait contre certains présidents du scrutin en temps utile pour instituer des poursuites à l'annulation de l'élection, il n'aurait pas permis que ces accusations fussent portées à la connaissance du comité des privilèges et élections. Dans le cas qui nous occupe les honorables députés ne connaissaient-ils pas en temps utile la nature de ces accusations? On doit répondre dans l'affirmative. D'après Tancrède Marsil ils ont connu ces accusations peu de jours après les élections. Suivant l'honorable représentant de Saint-Hyacinthe, ils ont appris la nature de ces accusations il y a une semaine, peut-être dix jours, peut-être un mois mais ils ont délibérément refusé de s'adresser au tribunal compétent; de pénétrer dans le temple de la Justice, pour servir des termes mêmes employés par l'honorable chef de la gauche, et ils ont pu ainsi satisfaire la rancune qu'ils nourrissaient depuis si longtemps.

L'honorable représentant de Carleton dit: Qu'on me permette de m'arrêter à ce nommé Bourassa; comme je le ferais trembler si je l'avais devant moi. Il brûle du désir de s'attaquer à Bourassa en la façon avec laquelle nous l'avons vu procéder à l'endroit de certains témoins au comité des comptes publics, non pas dans le but d'établir une preuve, grâce à leurs témoignages, mais à seule fin de se tirer d'embarras. Fournissez-m'en l'occasion, dit-il, et je prouverai toutes sortes de choses au moyen de cet homme. Je vais indiquer à l'honorable député de Carleton comment il peut s'assurer l'occasion favorable, s'il entretient un désir sincère d'atteindre ce but. Ses amis sont au timon des affaires dans la province de Québec. Voici: Le nommé Bourassa signe des affidavit qui se contredisent les uns les autres. Pourquoi ne s'adresse-t-il pas au procureur général de la province de Québec pour l'engager à instituer des poursuites contre Bourassa et, alors, la plus chère ambition de son cœur serait satisfaite. S'il n'a pas confiance dans ses amis de la province de Québec, je lui indiquerai un autre moyen. Le statut relatif aux élections fédérales dit que si quelqu'un est coupable de contraventions mentionnées au premier article de cette loi, il est passible d'une poursuite instituée en vertu de cette disposition. En profitant de cet avantage, l'honorable député de Pictou n'aurait plus l'occasion de montrer autant d'ardeur à soumettre le cas au comité des privilèges et élections, parce que, d'après le statut relatif aux élections fédérales, il a toute une année à sa disposition, ce qui lui fournirait amplement de temps pour se procurer de ses amis ce montant de $1,000. Il pourrait instituer une poursuite et assigner M. Bourassa en qualité de témoin et satisfaire ainsi l'ambition manifeste de l'honorable député de Carleton. Je ne crois donc pas que nous ayons besoin de gaspiller notre sympathie ou autre pitié à l'endroit de ces deux honorables députés. Ils peuvent s'adresser au tribunal compétent; c'est ce qu'ils ont négligé de faire depuis longtemps. Qu'ils prennent cette attitude et qu'ils ne viennent donc plus se plaindre à la Chambre.

Je crois que je n'ai plus rien à ajouter à ce propos. On a fait connaître ce qu'est la loi et celle-ci est parfaitement claire. Jusqu'à ce soir on pouvait entretenir des doutes à ce sujet, mais personne n'a voulu assumer la responsabilité nécessaire si la Chambre adoptait cette motion. L'honorable député qui a porté ces accusations, mais qui craint de prendre la responsabilité des faits qu'elles couvrent, est prêt à se tenir au pinacle et à la pleine lumière du jour; cependant il ne veut pas encourir le moindre risque. J'aimerais à savoir s'il démissionnera en qualité de membre de cette Chambre, s'il ne réussit à établir le bien fondé de ses accusations et à obtenir un verdict.

M. GAUTHIER: Certainement.

M. MEIGHEN: Si l'honorable député ne prouve pas les accusations qu'il porte, il est prêt à accepter le rapport du comité des privilèges et élections, n'est-ce pas?

M. GAUTHIER: Certainement.

M. MEIGHEN: A se soumettre au rapport de la majorité du comité?

M. GAUVREAU: Il peut revenir ici en aucun temps.

M. MEIGHEN: Je crois que si l'honorable député de Carleton voulait porter son attention sur l'honorable député qu'il vient d'interrompre, il trouverait un champ plus vaste pour exercer son activité que celui qu'il a parcouru cette après-midi. Je conseillerais à mon honorable ami de Saint-Hyacinthe de revenir à sa première impression, parce que son instinct l'a porté d'abord à agir avec franchise et loyauté, de jeter au feu ces affidavit faux et de se relever ainsi dans l'estime de cette Chambre et dans celle du pays.

M. D. D. McKENZIE (Cap Breton-nord): Monsieur l'Orateur.....

Quelques VOIX: Règlement!

M. McKENZIE: Il me semble que nous avons droit à ce que l'ordre soit maintenu en cette Chambre. J'observe, monsieur l'Orateur, que lorsque les honorables membres de la droite parlent en cette enceinte, l'ordre le plus parfait règne de ce côté-ci de la Chambre. Je crois que nous avons droit, lorsque nous discutons une question de cette importance, à un semblant d'ordre sur les banquettes de la droite et je serais en droit d'espérer qu'on établît une certaine autorité à cette fin.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas qu'il soit opportun de la part d'un membre de cette

Chambre de faire des commentaires sur l'Orateur qui, lui, s'efforce de remplir tout son devoir.

Une VOIX: Que l'honorable député reprenne son siége.

M. McKENZIE: Je ne fais pas de commentaires au sujet de M. l'Orateur. Je ferai observer à l'honorable député de Lunenburg (M. Stewart) qu'il incombe à aucun membre de cette Chambre de dire à ses collègues de reprendre son siège. Je demanderai à l'honorable député de relire les règlements de la Chambre et d'y chercher le moindre mot qui lui permette d'agir en cette façon.

M. STEWART (Lunenburg): Me sera-t-il permis de dire que je n'ai pas prononcé une seule parole en cette Chambre de toute la soirée. L'honorable député se trompe.

M. McKENZIE: Je demande pardon à l'honorable député de Lunenburg. Je croyais que c'était lui.

M. STEWART: Je reste à la Chambre pour entendre parculièrement l'honorable député de Cap-Breton-nord.

M. McKENZIE: C'est parce qu'il est en mauvaise compagnie que le blâme tombe sur la tête de l'honorable député de Lunenburg. Je ne sache pas d'autorité dans les règles, par laquelle un deputé ait le droit de dire à un autre député de s'asseoir. Cela est l'une des attributions du président d'un comité ou de Son Honneur le président de de la Chambre, et je soumets que c'était en violation des règles de la Chambre. J'espère que nous en avons entendu le dernier mot, parce que c'est une remarque particulièrement impertinente.

M. HUGHES (ministre la milice): Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. McKENZIE: Certainement, je suis toujours heureux de prendre mon siège quand les canons sont tournés contre moi.

M. HUGHES: Ils ne sont pas de calibre uni tout de même. Devons-nous, d'après les remarques que l'honorable député a adressées à l'honorable député de Lunenburg, croire que, lorsque monsieur l'Orateur se lève, le député qui est debout ne doit pas s'asseoir?

M. McKENZIE: Je ne répondrai pas à aucune des questions des Jardins de l'enfance demandées par le ministre. Nous avons entendu beaucoup d'éloquence de la part de l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), de l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier), de l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), et de l'honorable premier ministre (M. Borden). Je deviens un vieil avocat maintenant; j'ai vu un grand nombre de jurés écouter la parole d'avocats habiles et je le sais, comme le savent tous les députés qui sont membres de la profession légale, que plus faible est la cause, plus l'avocat devient éloquent.

C'est ce que nous avons vu de l'autre côté de la Chambre ce soir. Le peuple ne s'occupe guère de savoir si les députés de l'autre côté de la Chambre sont plus éloquents que ceux de ce côté-ci. Ce n'est pas cela qu'il recherche, mais la question est de savoir si, oui ou non, nous avons un secrétaire d'Etat honnête dans ce gouvernement et s'il est entré dans cette Chambre comme résultat d'une élection honnête. Voilà de quoi le peuple s'occupe; ce n'est pas la question de l'habileté d'un honorable député quelconque de l'autre côté de cette Chambre de retourner et dénaturer cet argument et le faire paraître ridicule. Je suppose que le peuple honnête du Manitoba que représente l'honorable député de Portage-la-Prairie n'a jamais été convaincu d'avoir rendu un verdict pour ou contre un accusé à la barre, à cause de la couleur des cheveux du témoin sous examen. Je saisis, d'après les remarques de l'honorable directeur général des Postes et celles de l'honorable député de Portage-la-Prairie, que, si j'avais reçu un billet promissoire d'un tel, et si je me voyais obligé d'avoir recours à la justice pour en obtenir le paiement, et que je n'eusse d'autre témoin qu'un garçon aux cheveux roux ou un homme aux cheveux roux, je ferais aussi bien de rester chez moi. Il faut que je donne une autre couleur à ses cheveux, ou que je les lui coupe, avant qu'il puisse être considéré comme un témoin compétent.

M. MEGHEN: La difficulté que je signalais était que le garçon à tête rousse n'avait pas rendu son témoignage, mais qu'on l'avait rendu pour lui.

M. McKENZIE: Oh, non. L'argument le plus fort que nous ayons eu de la part de l'honorable député de Portage-la-Prairie, et particulièrement du directeur général des Postes, est que le garçon avait une tête rousse, et voilà! Qui allait le croire? L'idée que ce nommé Marsil oserait dire qu'il avait reçu ses renseignements d'un garçon à tête rousse! Voilà la fin de toute l'affaire! Envoyez dire au secrétaire d'Etat toute l'absurdité d'une motion qui est basée sur le témoignage d'un gars dont la couleur de ses cheveux l'empêche de donner un témoignage quelconque! Je ne crois pas que mon grave et éloquent ami, le premier ministre, se rendrait au vieux Halifax et, dans le manège militaire ou dans une autre de leurs grandes salles de réunion là-bas, irait gravement passer ses mains dans ses cheveux et leur dire: Messieurs, il n'en est rien. C'est une vieille coutume reconnue dans la Nouvelle-Ecosse qu'un homme à tête rousse ne peut rendre un témoignage qui puisse être considéré

comme valable devant aucune cour de justice. Voilà le genre de jeu qu'on nous a présenté ici. Voilà le genre de vaudeville qui se déroule devant nous. Nous avons souvent entendu parler de harengs rouges, mais c'est la première fois que nous entendons parler de cheveux roux. Je ne crois pas que mon honorable ami, le directeur général des Postes, devrait attribuer beaucoup de poids au fait que certaines gens ont des cheveux roux, une chose dont ils ne sont nullement responsables, ou devrait argumenter à l'effet que cela dût les empêcher de rendre témoignage. Quand nous remontons dans l'histoire sainte, nous nous rappelons qu'il est rapporté que le plus grand guerrier des ancien temps, le grand David lui-même, était un gaillard aux cheveux roux . Il fit des choses herculéennes, et il est possible que si nous donnions à ce gaillard à tête rousse une chance de venir devant le comité et dire son histoire, nous aurions une idée tout à fait différente à ce sujet.

M. DAVIDSON: Quel est le nom du garçon à tête rousse?

M. McKENZIE: Je suppose que cette question indique à peu près combien l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) est capable de pénétrer dans cette cause. Je conseillerais à l'honorable député de rester en dedans du cercle de ses capacités; il est inutile pour lui d'essayer d'entrer là où Dieu et la nature n'ont jamais eu l'intention de le laisser aller. En réponse au plaidoyer de l'honorable député de Saint-Hyacinthe, nous avons entendu une discussion très savante et très logique de la part du ministre de la Justice, et il débuta en nous disant que ceci est une très grave affaire. Il n'avait rien pour juger de la gravité de la situation à l'exception des témoignages lus par l'honorable député de Saint-Hyacinthe, et je croyais, pendant qu'il faisait ses remarques, que, dans son esprit, il s'agissait simplement de savoir à quel tribunal déférer cette affaire.

M. DOHERTY: J'ai dit qu'il y avait en premier lieu la question de savoir s'il y avait une cause prima facie, et, si elle existe, alors à quel tribunal devrions-nous la soumettre.

M. McKENZIE: Oui, c'est à peu près cela qu'a dit le ministre de la Justice. Je soumets que personne ne doute que les affidavit présentés à la Chambre constituent une cause prima facie. Je rappellerai au ministre de la Justice, comme il le sait, que cette Chambre, siégeant comme elle le fait maintenant, n'est pas un forum propre à lui déférer une question de faits où se trouve mêlée la politique, et la lecture d'une série d'affidavit provenant de l'autre côté ne constitue pas une investigation qui, d'une façon quelconque, peut être acceptée comme satisfaisante par le peuple de ce pays. Le ministre de la Justice a le choix d'un grand nombre de tribunaux à qui il peut soumettre cette affaire, et nous de ce côté, nous ne lui ferons pas de misère quant au tribunal auquel il s'adressera. Nous pouvons la soumettre à une commission nommée par le Gouvernement lui-même pour s'enquérir des faits et faire rapport, ou il peut la référer au comité des privilèges et élections. Je soumets que cette Chambre est la gardienne de l'honneur et de la bonne réputation de ses membres, et que, à un certain point dans l'histoire d'un député de cette Chambre, la Chambre est le seul tribunal qui puisse s'enquérir de la réputation d'un député, et de son honneur et de son intégrité. Nous dira-t-on que, si un homme se rend coupable de manœuvres frauduleuses pendant une élection, et qu'il puisse cacher le fait pendant trente jours après cette élection, il n'y a pas de recours contre lui, et qu'il puisse siéger parmi les députés de cette Chambre parfaitement exempt de tout blâme?

M. MEIGHEN: Il y a un remède sous l'acte des élections frauduleuses. (Corrupt Practices Elections' Act).

M. McKENZIE: Cela ne punit que par une pénalité pécuniaire qui se résume à peu de chose.

M. CARVELL: Il n'y a qu'une pénalité de $200. C'est tout.

M. McKENZIE: Je soumets que cette Chambre est la gardienne de son propre honneur, et que cette Chambre a le droit de voir que les hommes qui siègent ici le fassent avec les mains nettes et soient dignes d'un siège dans cette Chambre Mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen), ainsi qu'il le fait toujours, a présenté une bonne argumentation dans cette cause, mais je lui rappellerai que cette argumentation n'est autre chose qu'un plaidoyer de prescription dans une cause civile. Il n'a pas dit un mot pour démontrer que cet homme est innocent des accusations portées contre lui. Et il a insisté sur le fait que la Chambre n'a pas juridiction pour s'enquérir de cette affaire. Je ne vais pas plaider si, oui ou non, nous pouvons entendre une requête relativement à une élection. Mais il y a des suites d'élections dont nous pouvons nous enquérir dans cette Chambre, telles que les choses qui sont étalées ici. Il est indiqué que longtemps après l'élection, des positions ont été promises à deux ou trois hommes et que de l'argent a été payé à deux ou trois hommes. N'est-ce pas que ceci est une chose dont la Chambre doit s'enquérir? Si c'est vrai, ceci empêcherait n'importe qui de devenir membre de cette Chambre. Je demande au ministre des Postes qui défend cette cause, comment il

se peut qu'un homme avec une tête sur ses épaules, ayant un affidavit tel que ce nommé Bourrassa a mis dans les mains du secrétaire d'Etat alléguant de la fraude de la part de ses amis et démontrant que, le 13 février, il y avait sur ses pistes une foule de personnes pratiquant le chantage, si c'est là leur vraie description, l'un, son cousin, et tous, ses amis et connaissances, pouvait agir comme il l'a fait? Je soumets que, ayant cet affidavit entre ses mains, démontrant que ces personnes attaquaient son honneur et sa vie politique, il n'aurait pas dû leur écrire et leur offrir des positions. Je demande seulement que la conduite du secrétaire d'Etat soit jugée comme celle des hommes ordinaires. Ces chiens de chasse, si chiens de chasse ils furent, étaient sur ses talons. Qu'aurait dû faire un homme honorable? Il aurait dû aller trouver son chef, ou le ministre des Postes, s'il considère celui-ci comme son chef à Québec, mettre ces affidavits devant lui et demander l'arrestation de ces hommes comme maître-chanteurs, afin qu'ils fussent amenés devant la justice du pays. Voilà ce qu'aurait fait un homme fort et honnête. Mais, il écrit à l'un lui offrant une position, et il écrit à un autre lui offrant aussi une position et continue ceci par le versement d'argent. S'il n'y avait rien que le paiement de cet argent et la rédaction de ces lettres, je soumets que le secrétaire d'Etat ne devrait jamais mettre les pieds dans cette Chambre avant qu'une investigation soit faite et qu'une explication satisfaisante soit donnée au peuple indiquant pourquoi il est entré en négociations avec ces maîtres-chanteurs, tels qu'on nous dit qu'ils sont.

Le ministre des Postes m'a dit, en réponse à une question, que nous ne pouvons pas établir un parjure d'après la formule d'affidavit dont s'est servi ce nommé Marsil.

Même si nous ne le pouvions pas, le ministre des Postes dirait-il qu'un crime—crime politique, si vous le voulez—doit demeurer impuni parce que cet homme n'a pas prêté serment régulièrement? Est-ce ainsi qu'une personne qui occupe le poste élevé où il se trouve croit devoir traiter le pays? Si quelqu'un qui n'a pas été assermenté raconte des faits de cette manière, que faut-il faire? Lui faire prêter serment régulièrement et mettre les faits à la lumière, plutôt que de permettre au ministre des Postes de déverser les torrents de son éloquence pour faire observer que cet individu n'a pas prêté serment régulièrement.

M. PELLETIER: L'honorable député se fait-il fort de dire que la déclaration de M. Marsil est une déclaration statutaire valable?

M. McKENZIE: J'ai entendu le ministre des Postes lire la déclaration qui était censée avoir été attestée sous serment. J'ai envoyé un page chercher l'affidavit, mais le ministre ne me l'a pas envoyé et je n'ai pas eu l'occasion de l'examiner. Ainsi, je ne saurais dire si c'est une déclaratios légale ou non. Mais voici une des autorités que j'ai trouvées. Je lis dans le n° 3 du dixième volume des Canadian Criminal Cases, dans l'affaire Collins:

> Est coupable de parjure quiconque, dans un affidavit reçu par une personne autorisée à faire prêter serment, jure, affirme, déclare, dépose ou certifie qu'il témoignera, déclarera, déposera ou certifiera devant un tribunal, un fonctionnaire ou une personne compétents, dans une cause alors pendante, ou qui sera intentée plus tard, d'une certaine manière ou d'un certain fait, et qui, dans cet affidavit, déclare à dessein et contrairement à son serment qu'un fait important est vrai, lorsqu'il sait qu'il est faux.

D'après cette autorité, tout ce qui est nécessaire c'est que le document lui-même atteste que la déclaration a été faite sous serment.

M. SHARPE (Ontario-nord): Cela n'en fait pas une déclaration légale.

M. McKENZIE: Mais si quelqu'un présente un affidavit qui est censé avoir été donné sous la foi du serment, il ne peut pas dire qu'il n'a pas prêté serment, il ne peut pas souffler le chaud et le froid. S'il se présente devant un tribunal avec un document qu'il est censé avoir attesté sous serment, et s'il est prouvé que ce document est faux et si le déposant est accusé de parjure, il ne peut pas dire qu'il n'a pas prêté serment. L'honorable député sait ce que c'est qu'une fin de non-recevoir, et qu'elle est admise dans un procès criminel.

M. SHARPE (Ontario-nord): Mais d'après ce que l'honorable député lui-même a lu, il faut que ce soit dans une procédure légale. Ceci n'est pas une procédure légale.

M. McKENZIE: J'ai cité cette autorité. La procédure en question était une procédure extra-judiciaire, comme celle-ci. Le député de Portage-la-Prairie sait qu'il a été jugé au Canada que, soit que le déposant ait prêté serment ou non, si le document est censé avoir été attesté sur la foi du serment et si on en tire parti, le déposant ne peut pas dire qu'il n'est pas attesté sous serment.. Le député d'Ontario-nord s'est demandé si la présente procédure est légale ou extra-judiciaire. Je cite notre code:

> Est coupable d'un acte criminel et passible de deux ans d'emprisonnement, celui qui, dans quelque circonstance où la loi permet de faire une assertion ou déclaration devant un fonctionnaire autorisé par la loi à permettre qu'elle soit faite devant lui, ou devant un notaire public, fait une assertion ou déclaration qui, si elle était faite sous serment dans une procèdure judiciaire, constiturait un parjure.

Les auteurs citent une foule d'autorités pour établir que, si une déclaration est faite et s'il est prouvé qu'elle est fausse, elle a le même effet, en ce qui concerne la criminalité, que si elle était faite en la manière ordinaire devant un juge.

M. SHARPE (Ontario-nord): La loi permet-elle de donner un affidavit dans ces procédures?

M. McKENZIE: Je ne parle pas d'un affidavit, mais d'une déclaration.

M. SHARPE: Vous ne pouvez pas attester sous serment une déclaration; vous pouvez simplement déclarer.

M. McKENZIE: C'est une déclaration que nous avons ici.

Quelques VOIX: Ah! Ah!

M. McKENZIE: Les députés de la droite rient, mais est-ce ainsi qu'ils veulent blanchir leur homme en prétendant que cette affidavit n'est pas régulièrement attesté sous serment. Une preuve compromettante est faite, mais il y a une lacune dans l'assermentation; celle-ci n'est pas précisément ce qu'elle devrait être d'après les membres de la droite; aussi, se proposent-ils de passer l'éponge sur cette affaire.

M. NICKLE: L'honorable député sait-il qu'en citant un extrait du dixième volume des Canadian Criminal Cases, il a donné une définition du parjure empruntée au code pénal de la Californie?

M. McKENZIE: Mon honorable ami s'apercevra que le juge Duff, qui instruisait un procès en extradition, a reconnu que cette opinion faisait autorité.

M. NICKLE: En faisant cette citation, l'honorable député n'a pas donné la définition du parjure au Canada, et il n'a certainement pas dit que le code pénal de la Californie s'applique au parjure au Canada.

M. McKENZIE: Mon honorable ami dira-t-il qu'en ce pays, nous ne reconnaissons pas tous les jours nombre de décisions des tribunaux des Etats-Unis, et que nous ne les considérons pas comme d'excellentes autorités, surtout lorsqu'elles ne contredisent pas nos propres autorités?

M. NICKLE: On m'a toujours laissé entendre que nous reconnaissons les décisions des tribunaux des Etats-Unis comme des interprétations de la loi, non comme des autorités.

M. McKENZIE: Il est de notoriété publique, ainsi que je l'ai dit, que les décisions des cours suprêmes des Etats-Unis sont acceptées en ce pays comme d'excellentes autorités. Je m'en tiens à l'opinion que j'ai citée, et je prétends que le député de Kingston ne saurait trouver d'une extrémité à l'autre du Canada une définition du parjure qui contredise le moindrement l'opinion que j'ai citée. Je crois pouvoir rappeler sans crainte à la Chambre une autorité invoquée par M. le juge Duff en cour Suprême du Canada, à l'appui d'un de ses raisonnements.

Je soumets au ministre des Postes qu'en s'appuyant sur la déclaration et la formule d'assermentation qu'il a lues, on pourrait accuser de parjure l'auteur de cette déclaration. S'il est vrai que le secrétaire d'Etat a pris part à des actes de corruption, nous ne devrions pas nous arrêter à des futilités. Le député de Portage-la-Prairie, le ministre de la Justice, le ministre des Postes, le premier ministre lui-même, oseraient-ils dire qu'ils ne nous donneront pas le moyen de rechercher si ces déclarations sont vraies, et que le secrétaire d'Etat continuera à occuper son siège en cette enceinte, tout en étant sous le coup de ces soupçons? La population canadienne ne tient pas à savoir quelle est la loi applicable aux procès en invalidation d'une élection; mais on prétend, en s'appuyant sur des serments, qu'il existe un état de choses qui ne devrait pas être toléré. Que la Chambre trouve un moyen de faire une enquête, de s'assurer des faits et de faire ce que les circonstances exigeront.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Il peut sembler présomptueux de ma part de clore ce débat auquel ont pris part tant de députés de talent; cependant, je désire répondre brièvement à quelques commentaires qui ont été faits. Je dissiperai immédiatement une idée erronée qu'entretient le ministre des Postes et sur laquelle le député de Portage-la-Prairie a basé un argument.

J'ai dit que j'étais responsable de l'accusation, mais que je n'étais pas responsable des faits, et cette déclaration a paru inacceptable au ministre des Postes et au député de Portage-la-Prairie. Je ne comprends peut-être pas très bien l'anglais, mais je prends la responsabilité de l'accusation que j'ai portée, et je suis prêt à la soutenir. Cependant, je ne veux pas être responsable de la forme des déclarations, par exemple. Si j'ai été induit en erreur par la narration des faits, je suis prêt à en subir les conséquences et j'ai le courage de soutenir cette accusation et d'accepter cette responsabilité. Il n'y a en cela rien de déraisonnable, selon moi.

Mais je veux signaler à la Chambre la différence entre la manière dont on m'a traité la semaine dernière et la manière dont on me traite aujourd'hui. Lorsque j'ai pris la parole sur une question de privilège le 10 mars, quelle raison avais-je d'acquiescer à la demande de délai de la part du premier ministre? C'est qu'on me disait qu'au moment même où j'avais donné avis au premier ministre et au secré-

taire d'Etat de l'accusation que je porterais contre ce dernier, le secrétaire d'Etat était malade à l'hôpital Royal Victoria, à Montréal. Et quelle est la vérité. J'ai ici la preuve, que j'ai reçue ce soir par dépêche, qu'au moment où cette réponse m'était donnée, le secrétaire d'Etat se trouvait dans un hôtel de la rue Craig, avec son ami, Joseph Marchand. La semaine dernière, lorsqu'on me disait que j'étais courtois, que j'étais bon et obligeant parce que je consentais à différer l'accusation, j'étais mis au courant de jour en jour de tout ce que faisaient les membres de la droite et leurs amis de Montréal pour réfuter l'accusation que je portais contre eux, et je n'ai pas soufflé mot. J'étais courtois, j'étais généreux.

Mais aujourd'hui, après que le ministre des Postes a pu amasser une foule d'affidavit et de déclarations statutaires, comme on me le dit, lorsque les membres de la gauche sont prêts à répondre à l'accusation, on me lance des paroles violentes, enflammées. Les compliments des membres de la droite ne m'ont pas monté la tête la semaine dernière, et la manière dont on me traite aujourd'hui ne me décourage pas.

Le ministre des Postes a eu l'obligeance de me faire une dissertation sur le sens moral. Quand j'aurai besoin d'un certificat de bonnes mœurs, il peut être certain que je ne m'adresserai pas à lui.

Je veux maintenant dire d'autres choses qui sont nécessaires pour répondre aux objections qu'on a soulevées. Y a-t-il une preuve? A quel tribunal devrais-je m'adresser? Voilà les deux questions principales. Y a-t-il une preuve? L'honorable premier ministre a déclaré qu'Emile Bourassa n'est pas un employé public, qu'il n'a pas retiré un sou de la caisse de l'Etat et que, tant qu'il sera premier ministre, Bourassa ne sera pas nommé à un emploi dans l'administration.

Me sera-t-il permis de dire à mon très honorable ami qu'il ne lui sert de rien de faire des déclarations comme celles-là, mais s'il consent à soumettre cette question à un comité, j'aurai des témoins qui ont vu le document officiel entre les mains de M. Emile Bourassa, document qui portait le n° 10946, et qui lui disait qu'il avait été nommé. Je prouverai cela. Je dirai plus encore. Les honorables membres du Gouvernement prétendent que la première déclaration de Bourassa ne vaut plus rien parce qu'il en a donné une autre à l'encontre, mais accordez-moi un comité et je montrerai, à la satisfaction de la Chambre et du pays, dans quelle circonstance cette deuxième déclaration a été obtenue. Y a-t-il matière à procéder? Je le prétends.

M. SHARPE (Ontario-nord): Adressez-vous aux tribunaux.

M. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe).

M. GAUTHIER: Je m'adresse à cette Chambre, et je croirais qu'un député qui met son siège au jeu et qui montre le courage que je montre aujourd'hui, mérite autre chose que les interruptions que l'on fait. Je prétends qu'il y a matière suffisante pour que je prenne la responsabilité de la cause. A quel tribunal dois-je m'adresser? Je m'adresse à un tribunal dont la majorité est composée d'adversaires politiques. Vous tournez en ridicule la méthode que j'adopte, mais je suis quand même disposé à soumettre ma cause à un comité qui sera composé en majorité de mes adversaires politiques. Je suis prêt à faire ma preuve devant ce comité, et si je n'y réussis pas, je suis prêt à en subir les conséquences comme un homme.

Encore une question. J'ai entendu aujourd'hui plusieurs membres de cette Chambre invoquer la vérité, la justice et l'équité en faveur du secrétaire d'Etat. Me permettra-t-on, monsieur l'Orateur, de dire que j'ai droit moi-même à être traité avec équité et justice. Je n'insisterais pas, comme j'insiste dans le moment, si je n'y avais pas été forcé. Lorsque l'honorable directeur général des Postes, dans un de ces discours véhéments et éloquents qui lui sont coutumiers, essaie de me mettre au rang des maîtres-chanteurs, je dis monsieur l'Orateur, qu'il n'est que juste que l'on m'accorde l'avantage de prouver mes allégations, et d'exposer devant un comité, composé en majorité d'adversaires politiques, les faits de la cause. C'est dans l'exercice de mes droits comme membre de cette Chambre que je fais cette demande. Si je ne réussis pas à faire ma preuve, je suis prêt, ainsi que je l'ai dit, il y a un instant, à en subir toutes les conséquences. Si l'honorable secrétaire d'Etat est capable de se laver des accusations qui ont été portées contre lui personne n'en sera plus heureux que le député de Saint-Hyacinthe. Mais, monsieur l'Orateur, si des actes de ce genre ont été perpétrés à la connaissance de l'honorable secrétaire d'Etat, il est de mon devoir de demander à cette Chambre de le punir, et si je ne prouve pas mes allégations je serai prêt à recevoir du comité et de la Chambre la punition que j'aurai méritée.

La Chambre vote sur la motion de M. Gauthier.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Delisle,
Boivin,	Demers,
Boyer,	Devlin,
Buchanan,	Douglas,
Bureau,	Ethier,
Cardin,	Fortier,
Carroll,	Gauthier
Carvell,	(St-Hyacinthe),
Clark (Red-Deer),	Gauvreau,

German,
Kay,
Knowles,
Lafortune,
Lanctôt,
Lapointe (Kamouraska),
Law,
Lemieux,
Lovell,
Macdonald,
MacNutt,
McCraney,
McCrea,
McKenzie,
McMillan,
Marcile (Bagot),
Martin (Montréal, Ste-Marie),
Martin (Régina),
Michaud,
Molloy,
Murphy,
Nesbitt,
Neely,
Oliver,
Pacaud,
Papineau,
Power,
Proulx,
Reid (Restigouche),
Robb,
Séguin,
Sinclair,
Tobin,
Verville,
Warnock, et
Wilson (Laval).—53.

ONT VOTE CONTRE:

MM.

Aikins,
Alguire,
Ames,
Armstrong (Lambton),
Armstrong (York, O.),
Arthurs,
Baker,
Ball,
Barnard,
Beattie,
Bellemare,
Bennett (Calgary),
Bennett (Simcoe),
Best,
Blain,
Borden,
Bowman,
Boyce,
Boys,
Brabazon,
Bradbury,
Burnham,
Burrell,
Chabot,
Clark (Bruce),
Clements,
Crocket,
Cromwell,
Crothers,
Currie,
Doherty,
Donnelly,
Edwards,
Elliot,
Fisher,
Forget (sir Rodolphe),
Foster (King, N.-E.),
Fripp,
Girard,
Green,
Hepburn,
Hughes (Victoria, O.),
Jameson,
Lalor,
Lamarche,
Lancaster,
Lespérance,
Macdonell,
McKay,
McLean (Queen, I.P.-E.),
Marshall,
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Morrison,
Nantel,
Nickle,
Paquet,
Paul,
Pelletier,
Perley,
Porter,
Rainville,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Robidoux,
Schaffner,
Sévigny,
Sexsmith,
Sharpe (Ontario),
Smith,
Smyth,
Steele,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Thoburn,
Thompson (Yukon),
Thornton,
Walker,
Wallace,
Webster,
Weichel,
White (Renfrew)
Wilson (Wentworth), et
Wright.—87.

ONT PAIRE.

Ministériels.	Oppositionistes.
Clare,	Cash,
Lewis,	McCoig,
Stanfield,	Pardee,
Northrup,	Loggie,
Morphy,	Ross,
Shepherd,	Richards,
Sharpe, W. H.	Turiff,
Osler,	Turgeon,
Cockshutt,	Charlton,
Wilcox,	Lachance,
Taylor,	White, W. H. (Victoria),
White (Leeds),	Emmerson,
Henderson,	Lapointe,
Hazen,	Pugsley,
Clarke (Wellington),	Champagne,
Nicholson,	Hughes, J. J.
Carrick,	Gordon,
Broder,	Brown,
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Fowler,	McLean (Queen-Sunbury),
Garland,	Cruise,
Cochrane,	Graham,
Hartt,	Thomson (Qu'Appelle),
Kemp,	Guthrie,
Tremaine,	Chisholm (Inverness),
Barker,	Kyte,
Boulay,	Bourassa,
Achim,	Brouillard,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Rogers,	Laurier,
Munson,	Marcil, l'hon. Chas.

La motion est rejetée.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. LEMIEUX: A l'ouverture de la séance cette après-midi j'ai appelé l'attention de la Chambre sur un certain télégramme que j'ai reçu d'Halifax concernant un compte rendu de la séance de samedi dernier publié dans le "Herald", et le nom de M. Hamilton, de la tribune des journalistes, était mentionné dans ce télégramme. Je regrette d'avoir lu ce télégramme sans avoir parlé auparavant à M. Hamilton. M. Hamilton m'a donné l'assurance depuis qu'il n'est pas l'auteur de cette correspondance, et j'accepte sans réserve sa parole.

(La séance est levée à une heure et demie, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, le 18 mars 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

LE REGLEMENT DE LA CHAMBRE.

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, je désirerais proposer que la Chambre s'ajourne en vue de discuter une question d'intérêt public urgent, savoir:

(1) Si M. l'Orateur a le droit de prendre le fauteuil pendant que la Chambre siège en comité général, sans attendre un rapport de M. le président dudit comité, sauf dans les cas spéciaux prévus par le règlement; (2) et, au cas où il le fait sans ce rapport, sauf dans les cas d'exception prévus, s'il a le droit de le faire dans un but autre que celui d'ajourner la séance.

M. l'ORATEUR: A mon avis, ce n'est pas là une question d'intérêt urgent. En outre, ce n'est pas la manière régulière de mettre en question la conduite de l'Orateur. Dans la troisième édition de son ouvrage, Bourinot énonce à cet égard à peu près la même opinion que les auteurs anglais. Voici ce qu'il dit:

Il décide les questions à mesure seulement qu'elles se présentent et non d'avance. Si un député désire réclamer contre sa conduite ou ses actes, il lui fait procéder en la manière ordinaire, qui est de donner avis d'une motion à ce sujet.

Comme c'est là, selon que l'indiquent le règlement des communes anglaise de même que les règles qui gouvernent cette Chambre, la seule manière habituelle de procéder en pareil cas, la motion qui vient d'être proposée est, à mon avis, contraire au règlement.

M. EMMERSON: Je demande à prendre la parole sur une question de prérogative parlementaire. A titre de membre de cette assemblée, je crois que c'est mon droit de signaler à la Chambre tout cas d'empiétement sur les droits et privilèges d'un député dans la marche des délibérations du Parlement; et je revendiquerai le droit de signaler la chose à votre attention, monsieur l'Orateur, comme à l'attention de la Chambre à ce moment-ci.

M. l'ORATEUR: J'ai déjà indiqué quelle est la seule manière régulière de soulever cette question, et je ne saurais permettre à l'honorable député d'esquiver la règle par quelque autre moyen indirect.

M. EMMERSON: Me permettrez-vous un mot d'explication, monsieur l'Orateur? Si cette affaire comportait une censure de votre conduite, je crois savoir comment il me faudrait agir, mais je n'ai rien de tel en vue. Mon seul objet est de faire décider quels sont d'après les règlements les droits et privilèges d'un député et quelles sont les règles qui gouvernent une situation comme celle sur laquelle je désire appeler votre attention. Cela fait, je me propose de discuter la question, non avec aigreur ni rancune politique ni par rapport à rien de ce qui a pu se passer dans cette Chambre jusqu'ici, mais. . .

M. l'ORATEUR: J'ai rendu ma décision, et je prie la Chambre de bien vouloir la maintenir.

M. EMMERSON: Je m'incline, monsieur l'Orateur, devant votre décision.

M. BORDEN: Peut-être mon honorable ami voudra-t-il bien se renseigner sur la procédure à suivre, et, s'il est à désirer que l'affaire soit discutée en vue de déterminer ce qui devrait être la règle, nous pourrons accomplir cet objet en l'abordant de la manière voulue.

Sir WILFRID LAURIER: La procédure à laquelle il est fait allusion s'applique, je crois, à une motion de censure proposée contre l'Orateur, et ce n'est pas ce que veut mon honorable ami. Il désire simplement discuter la question de savoir si l'Orateur était en droit d'agir d'une certaine manière, et cette discussion n'impliquerait aucune censure contre l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Je crois que ce mode de procéder doit être suivi même sans une motion de censure. Comme je n'ai pas examiné la question, je puis me tromper; mais, à mon avis, c'est là la seule manière régulière de présenter la chose à la Chambre et d'obtenir sa décision. A ce propos, je dirai qu'à mon sens nul député n'a le droit non plus que l'obligation de révoquer en doute le droit de l'Orateur de prendre le fauteuil, attendu qu'il est censé avoir ce droit. J'ai indiqué la règle qui, dans la procédure parlementaire anglaise, est la même que la nôtre, et cette règle veut que, dans un cas de tumulte, l'Orateur ait le droit de prendre le fauteuil afin de pacifier les esprits et, au besoin, lever lui-même la séance.

Sir WILFRID LAURIER: Ce sont là, je suppose, des questions toujours soumises au jugement final de la Chambre. L'Orateur est lui-même un membre de la Chambre, et il est guidé par certaines règles. Comme tous les autres, l'Orateur est sujet aux faiblesses de l'humanité, et il peut lui arriver de se tromper. Je ne veux naturellement imputer aucun motif; mais, si une dispute s'élève entre l'Orateur et la Chambre, c'est à celle-ci qu'il appartient en définitive de se prononcer sur la question. Mon honorable ami n'a d'autre intention que de provoquer une discussion pleine et franche de l'affaire, en vue d'arriver à savoir au juste quels sont respectivement les droits de l'Orateur et ceux des députés.

M. BORDEN: Je suis sûr que ni vous, monsieur l'Orateur, ni aucun membre de cette Chambre ne désirez éviter un débat raisonnable sur l'interprétation des règles de l'assemblée, et je suggérerais à mon honorable ami d'exposer à Votre Honneur ce qu'il entend dire à ce sujet et de s'arranger avec vous relativement à un mode de procéder qui lui assure l'accomplissement de son objet d'une manière conforme aux usages de la Chambre.

M. EMMERSON: Je dois dire que j'ai eu avec M. l'Orateur une consultation au cours de laquelle je lui ai signalé clairement ce que j'avais en vue. Je ne désire

point revenir sur le passé; mes remarques n'auront d'autre objet que d'amener une détermination de la procédure à suivre à l'avenir, et des droits que peuvent avoir les députés en pareille occurrence.

Il est, je crois, de l'intérêt du Parlement et de ses membres que les règles de la Chambre soient clairement établies, et que l'on sache généralement à quoi s'en tenir sur la portée de ces droits et leur effet. S'il en avait été ainsi, peut-être certaines choses qui ont eu lieu auraient pu être évitées, et c'est dans le but d'obvier à de semblables difficultés que je demande à provoquer un débat calme et impartial de cette affaire.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'en effet l'honorable député a conféré de ce sujet avec moi, et je lui ai donné le même conseil que je viens de lui donner. On pourrait penser que, dans le cas où il serait donné un avis, l'affaire pourrait bien ne pas être discutée assez tôt, mais le premier ministre pourrait, je crois, prendre des dispositions pour qu'elle se fasse sans retard, attendu qu'il ne s'agit pas d'une question que la Chambre voudrait éviter de discuter.

M. BORDEN: On me permettra de dire qu'il me semble y avoir ici deux choses que l'on pourrait aisément confondre. Une d'elles serait que l'on proposerait une motion comportant un blâme pour M. l'Orateur.

M. EMMERSON: J'assure mon honorable ami que je n'ai point cette intention.

M. BORDEN: C'est ce que j'ai compris, et je n'affirmerai rien de contraire. Selon que j'interprète la décision de M. l'Orateur, une pareille question ne pourrait s'agiter qu'à la suite d'une motion présentée dans l'ordre habituel et non par un moyen indirect comme celui-ci. Il y a toutefois un autre mode de procéder qui, je crois, a déjà été suivi dans cette Chambre. Je crois me souvenir qu'une fois, monsieur l'Orateur, vous avez demandé à prendre la parole sur une question relative à un projet de loi qui avait été présenté sans l'aveu de la couronne, et l'on a discuté la nécessité de cet aveu à la fin des délibérations. Ç'a été, je crois, conformément à ce mode que l'honorable député de Westmoreland a entendu traiter de cette affaire, et il peut y avoir eu entre Votre Honneur et l'honorable député un malentendu sur les intentions de ce dernier.

M. MACDONALD: Voulez-vous répéter la citation que vous venez de faire de Bourinot et aussi nous indiquer la page que vous avez citée samedi soir au sujet de votre droit de prendre le fauteuil?

M. l'ORATEUR: Bourinot à la page 280, dit de l'Orateur:

Entre autres choses il décide seulement que lorsque des questions surgissent réellement. Si un député désire récuser l'action ou la conduite de l'Orateur, il doit procéder de la manière ordinaire, en donnant avis de motion à ce sujet.

La citation que j'ai lue touchant le droit de l'Orateur de prendre le fauteuil se trouve dans les règles anglaises en vogue au parlement britannique (n° 161).

Si un grave désorde se produit dans la Chambre, l'Orateur peut, s'il le juge nécessaire, lever la séance sans motion.

Cette règle a subi quelque modification. Voici le texte primitif:

Prendre le fauteuil à toute étape et lever la séance, si c'est nécessaire.

Notre règle veut que, lorsqu'il surgit quelque grave désordre, l'Orateur a droit de prendre le fauteuil en tout temps, et s'il est impuissant à établir l'ordre, il lève la séance, de son propre mouvement.

M. EMMERSON: Quel est le numéro d'ordre de notre règle?

M. l'ORATEUR: Nous n'avons pas de règle spéciale.

M. MURPHY: Monsieur l'Orateur affirme-t-il en réponse au député de Westmoreland qu'il n'existe pas ici de règle correspondant à la règle (n° 161) en vogue en Grande-Bretagne?

M. l'ORATEUR: Je le répète, il n'existe ici aucune règle correspondant précisément à celle-là.

Sir WILFRID LAURIER: L'autorité citée par Bourinot affirme tout simplement ce qui est bien connu, à savoir que la décision de M. l'Orateur peut être discutée par la Chambre; mais, si je ne me trompe, cela ne saurait se faire qu'au moyen d'une motion comportant censure, et nous regretterions tous pareille procédure. J'aurais espéré que la procédure préconisée par le député de Westmoreland eût été bien plus acceptable, parce qu'elle comporterait une discussion qui ne censurait pas l'Orateur.

VERSION FRANÇAISE DU BUDGET.

M. M. MARTIN (Sainte-Marie, Montréal) (texte): Monsieur le président, avant que ce comité procède à voter les crédits supplémentaires, pour l'année en cours, je désire attirer votre attention sur le fait que j'ai demandé un exemplaire en français du budget. On m'a répondu qu'il n'était pas encore imprimé. Il est incontestable que nous avons le droit d'avoir le budget imprimé dans les deux langues.

Si je fais cette remarque, ce n'est que pour l'avenir, et afin que la chose ne se répète pas. Je comprends que les crédits que l'on demande de voter aujourd'hui sont d'urgence, vu que l'exercice va finir le 31 de ce mois. Mais il me semble qu'à l'ave-

nir on devra les imprimer dans les deux langues simultanément.

M. BELAND: Je dois dire que j'ai demandé un exemplaire du budget en français et l'on m'a répondu qu'il n'y en avait pas. Si je ne me trompe, le député de Sainte-Marie (M. Martin) ne désire pas interrompre les délibérations.

M. WHITE (ministre des Finances): Il ne paraît pas qu'on se soit écarté de la coutume. J'ai compris que, par le passé, la traduction s'est faite après le dépôt du budget sur le bureau. Si je me trompe à cet égard, je le regrette. La pratique que j'ai suivie est celle en vogue pour le dépôt du budget supplémentaire.

M. BELAND: Le ministre a raison en ce qui concerne le dépôt du budget sur le bureau, mais d'ordinaire la traduction était entre nos mains le lendemain.

M. PELLETIER: Le greffier de la Chambre m'informe qu'il vient précisément de consulter les fonctionnaires sur la pratique suivie par le passé.

M. LEMIEUX: Le ministre, d'ordinaire, dépose sur le bureau le texte anglais du budget, et le lendemain nous avons la traduction française. Il est possible qu'à cause des longues séances de ces dernières semaines il y ait quelque arriéré dans les travaux de l'imprimerie. L'honorable député de Sainte-Marie (M. Martin) n'insiste pas sur sa demande; il désire simplement appeler l'attention du Gouvernement sur ce sujet.

M. WHITE: Je n'ai pas cru qu'il était nécessaire de donner des ordres, estimant que la traduction suivrait le dépôt des crédits en anglais. S'il faut donner des instructions, je le ferai avec plaisir, mais je ne crois pas que cela ait été l'habitude.

M. PELLETIER: On m'apprend que l'abondance des travaux, à l'Imprimerie nationale, a aussi causé du retard.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Pour payer à l'inspecteur John C. Richards un uniforme, des vêtements, etc., détruits dans l'incendie des logements des officiers à Wood-Mountain (Sask), au mois d'avril 1912, $468.

M. BORDEN: Dans des localités reculées de l'Ouest, il n'y a pas d'appareils contre l'incendie, autres que ceux qui peuvent être improvisés, et les officiers de la gendarmerie du Nord-Ouest ne peuvent pas assurer leur propriété. Dans des cas précédents, quand ils ont éprouvé des pertes par suite d'incendie, la valeur des uniformes et des vêtements a dû être payée sur les crédits du budget supplémentaire. Les logements des officiers à Wood-Mountain ont été incendiés le 1er avril 1912, pendant l'absence de l'inspecteur Richards qui perdit ses uniformes et ses vêtements ainsi que sa literie, la perte étant évaluée à $468. J'ai ici une longue liste des articles perdus, mais je ne suppose pas qu'il soit nécessaire d'en donner lecture.

Subvention pour venir en aide à la division canadienne de l'association d'ambulance de Saint-Jean, crédit additionnel, $2,500.

M. BORDEN: Le montant qui est demandé est un nouveau crédit dans le budget supplémentaire. Je crois que c'est la première fois qu'une subvention a été proposée. La section canadienne de l'association de l'ambulance de Saint-Jean a été fondée en février 1910, avec siège à Ottawa. L'association mère est l'ambulance du grand prieuré de l'ordre de l'hôpital de Saint-Jean de Jérusalem dont le siège général est à Londres. L'association est placée sous le patronage de Sa Majesté le roi, et Son Altesse Royale le duc de Connaught est le grand prieur de l'ordre. La section canadienne est sous le patronage du Gouverneur général et elle a comme vice-patrons les lieutenants-gouverneurs des différentes provinces. L'objet de l'association est, brièvement: premièrement, instruire des personnes pour leur permettre de porter les premiers secours en cas d'accident ou de maladie subite et pour le transport des malades et des blessés; deuxièmement, donner les premiers principes des soins pratiques de garde-malades, d'hygiène et d'assainissement; troisièmement, la fabrication et la distribution par vente ou par don, de matériel d'ambulance, la création de dépôts ambulanciers dans les mines, les ateliers et les autres centres d'industrie et de trafic; quatrièmement, l'organisation de corps d'ambulance, de corps pour le transport des invalides, de corps de garde-malades, et cinquièmement, le progrès général de l'instruction et de l'exécution des travaux de soulagement des souffrances des malades et des blessés en temps de paix ou de guerre, indépendamment des classes, des nationalités ou des croyances. La section canadienne a de plus groupé les centres existants de l'œuvre au Canada et a contribué à répandre les renseignements relatifs à son objet et à son utilité. J'ai appris qu'elle avait organisé un chemin de fer provincial et des centres locaux et qu'elle organisait des classes dans les manufactures, les mines, les pêcheries, la marine, la milice, la police, les pompiers, les instituts agricoles, les écoles et les collèges et en fait dans chaque localité et pour toutes les occupations où des accidents peuvent se produire.

Les honorables députés ont pu constater que dans différentes parties du pays des classes ont été créées en vue de répandre l'instruction, que des diplômes ont été accordés après examen à ceux qui en ont été jugés dignes. L'association a des organisations qui sont en rapport avec tous les ré-

seaux de chemins de fer du pays, y compris l'Intercolonial. Dans les centres miniers, parmi les pêcheurs et dans toutes les classes du pays, elle accomplit une très belle œuvre. On a pensé qu'il était désirable d'encourager l'excellente entreprise de cette association en lui accordant cette subvention.

M. BELAND: Le siége principal de l'association est-il à Londres?

M. BORDEN: Oui, à Londres, Angleterre.

Sir WILFRID LAURIER: A-t-elle une organisation principale au Canada?

M. BORDEN: Le commissaire spécial honoraire pour le Canada est Harold Boulton, M.V.O., le secrétaire général est le capitaine R. J. Birdwhistle, le secrétaire honoraire, M. Frederick Cook, et le trésorier honoraire, M. George Burn, d'Ottawa.

M. LEMIEUX: Je ne veux pas m'opposer à ce crédit, loin de là. Je crois que l'association mérite d'être encouragée, mais il me semble que c'est une organisation charitable et qu'alors elle relève de la province. Cette objection n'a-t-elle pas été formulée quand la demande a été présentée au Gouvernement?

M. BORDEN: Je crois que depuis des années nous donnons des subventions afin de venir en aide à la société pour la prévention de la tuberculose. Il semble que le but est analogue.

M. LEMIEUX: Je crois que cela relève de l'administration provinciale. Personnellement je ne m'oppose pas au crédit. Comment le Gouvernement pourra-t-il refuser une demande de l'une de nos sociétés, si ce précédent est établi?

M. BORDEN: La société étend son œuvre dans toutes les provinces du Canada, de l'Atlantique au Pacifique. Par exemple elle s'occupe du sauvetage et des accidents de chemin de fer, elle travaille dans l'intérêt du département des Chemins de fer et des Canaux, de la Marine et des Pêcheries, de la Milice et de la Défense. Le chemin de fer canadien du Pacifique a plus de cinquante classes qui reçoivent un enseignement sur toutes les parties du réseau. Les associations locales sont appelées centres et le colonel Irwin est le président du centre d'Ottawa. Ici, il y a des classes pour les travaux géologiques du Canada, la gendarmerie à cheval, le service civil, la brigade des pompiers d'Ottawa, les employés de l'Ottawa Electric Light et du Bell Telephone.

M. LEMIEUX: Le premier ministre a dit que cette société faisait des travaux utiles pour le département de la Milice et de la Défense. Je crois qu'il y a un corps d'ambulance attaché à chaque régiment. J'aurais pensé que le but était le même.

M. BORDEN: L'association espère rendre des services effectifs au département de la Milice et de la Défense, si comme le désire le département, les porteurs de certificat de l'association voulaient, au moyen des centres de l'organisation d'aide volontaire, fournir la plus grande partie du personnel pour les ambulances, autre que les ambulances de campagne, comme le demande le rapport de sir John French. Dans ce cas, l'économie réalisée par le département de la Milice serait d'environ $20,000 par an, sans compter le transport, les vêtements, la nourriture et les autres dépenses.

M. CARVELL: Je ne veux pas voter contre cette subvention, mais je dirai franchement que je n'aime pas son principe. Je ne doute pas que la société fasse œuvre utile. Si c'est la société qui a déterminé les compagnies de chemins de fer à instruire les employés pour leur apprendre à porter les premiers secours aux blessés, je sais qu'elle fait œuvre utile, parce que dans ma ville nous en avons une quantité de preuves. Mais nous ne trouvons aucune difficulté dans notre ville à former ces classes sans l'aide du Gouvernement. Les différentes entreprises et les municipalités s'occupent de l'affaire.

Il n'y a pas de doute que les gens intéressés dans cette société font œuvre utile, mais ils ne font pas la moitié autant de bien que l'Armée du salut dans tout le Canada. Nous n'avons pas encore commencé à nous rendre compte de ce que fait l'Armée du salut, et pourtant, si elle venait demander une subvention au Gouvernement, elle ne recevrait probablement pas beaucoup d'encouragement. Le fait que cette société a un certain nombre de noms sur sa liste influence un peu le Parlement et c'est à ce propos, autant que pour autre chose, que je proteste. Parce que Son Altesse Royale est inscrite comme le patron et que plusieurs officiers du palais du Gouverneur s'intéressent à cette société, ce n'est pas une raison pour que le Parlement abandonne des principes bien établis et lui accorde une subvention en argent. Si Son Altesse Royale et ses officiers ont une haute idée de son organisation et de son œuvre, qu'ils payent, comme nous faisons tous. Nous contribuons tous à des œuvres charitables et j'aimerais que ce monde-là contribue de ses ressources privées comme nous le faisons tous et comme le font ceux qui soutiennent l'Armée du salut et un grand nombre d'autres institutions charitables dans tout le pays. C'est ouvrir une porte très dangereuse, et je crois que mon très honorable ami aurait dû examiner ce point de vue attentivement avant de demander au Parlement de voter ce crédit.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Il doit y avoir quelque malentendu sur le but et l'objet de cette association. Ils ne sont pas seulement charitables.

M. LEMIEUX: Elle a en vue l'éducation.

M. HUGHES: Purement l'éducation.

M. LEMIEUX: Alors, elle relève de la province.

M. HUGHES: Pas plus que la société contre la tuberculose.

M. LEMIEUX: Plus elle touche à l'éducation, plus elle tombe sous l'administration provinciale.

M. HUGHES: Même dans ce cas, mon honorable ami (M. Lemieux) n'est pas toujours à cheval sur le principe de l'autonomie provinciale. La société est de même genre que la Croix-rouge, qui est une institution en vue de l'éducation. Quand la guerre éclata dans le Sud-Africain, et récemment pendant la guerre des Balkans, la société de la Croix-rouge envoya des volontaires de toutes les nationalités sur les champs de bataille et ils firent œuvre utile. Cette société est dans le même genre, mais elle instruit les gens en temps de paix pour qu'ils puissent donner des secours aux blessés et rendre des services à toute l'humanité. C'est une société admirable qui accomplit une grande oeuvre.

M. CARVELL: Mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense (M. Hughes) n'a pas répondu à la question que j'ai soulevée. Je ne nie pas que la société accomplisse une œuvre méritoire. Je dis que son œuvre est grande. Que vous l'appeliez œuvre de charité ou d'éducation, elle ne relève pas du Parlement. Quel que soit le bien qu'elle fasse, elle n'en fait pas autant que l'Armée du salut et vous ne donneriez pas à cette association $2,500 pour les maisons de refuge et autres institutions charitables qu'elle entretient dans tout le pays. Je crains que ce soit en considération des gens qui sont à la tête de cette société que le Gouvernement demande d'accorder cette subvention.

M. BORDEN: Si mon honorable ami veut laisser entendre qu'en accordant ce crédit le Gouvernement a été influencé par quoi que ce soit, en dehors des mérites de l'œuvre subventionnée, il est complètement dans l'erreur. Cette association a été organisée au moyen de contributions volontaires, recueillies par tout le pays et il est maintenant question de lui donner plus d'extension et d'ouvrir un bureau central, pour donner une direction aux efforts individuels et coordonner le travail. Un manuel enseignant les premiers soins à donner a déjà été publié dans les deux langues et distribué par tout le Canada, et je considère que le travail de cette association est intimement lié au service de la santé publique. Si le Gouvernement a eu raison d'accorder de l'aide à la société pour combattre la tuberculose, je considère qu'il a plus de raison encore de subventionner celle-ci. Je ne vois pas que le vote de ce crédit soit de nature à ouvrir la porte aux abus, comme on l'a laissé entendre.

M. CARVELL: Je sais parfaitement que cette société a été encouragée par des contributions volontaires, et ce qui m'inspire des doutes, c'est qu'elle ne demande qu'une somme de $2,500. Cette somme est insignifiante, si on a réellement l'intention d'étendre cette société à tout le Canada. Si elle demandait une somme de $25,000, on pourrait croire qu'on a réellement l'intention d'en faire une entreprise nationale. J'ai bien peur que ce crédit ne soit qu'un premier pas. On demande une bagatelle cette année, et l'an prochain la maison du Gouverneur demandera $25,000.

M. BORDEN: Mon honorable ami commet une erreur impardonnable, quand il dit que ce crédit a été demandé par la maison du Gouverneur. Cela est absolument erroné. Le crédit a été demandé par la "succursale canadienne", section canadienne de la société ambulancière de Saint-Jean. Sir Thomas Shaughnessy en est le président honoraire; le Dr Montizambert, le président; M. Harold Boulton, le commissaire spécial honoraire, pour le Canada; M. George Burn, le trésorier honoraire; M. Fred. Cook, le secrétaire honoraire et M. le capitaine Birdwhistle, le secrétaire général. Ces messieurs et quelques autres membres de la société sont venus me voir et m'ont exposé leurs réclamations; aucune autre considération n'a déterminé l'octroi de cette somme.

M. MURPHY: Notre principale objection, c'est que le vote de ce crédit peut créer un précédent dangereux. Si cet argent est voté, où nous arrêterons-nous? Il ne manque pas à Ottawa et dans les environs de personnes respectables qui n'ont guère autre chose à faire que de patronner des œuvres aristocratiques et solliciter l'aide de l'Etat. Je ne crois pas que l'honorable premier ministre soit plus à l'abri de ces sollicitations que ses prédécesseurs. Les patrons de ces oeuvres diverses trouvent facilement des raisons pour demander de l'aide au Gouvernement.

Je n'ai aucun doute que le but de cette association est bien celui que l'honorable premier ministre vient d'indiquer, mais je doute qu'elle ait été d'une utilité pratique dans cette partie du pays. Mais en supposant qu'elle rende des services et qu'elle soit un puissant auxiliaire à la santé publique, ne vaudrait-il pas mieux l'amalgamer avec le département de l'hygiène publique que de lui accorder une subvention spéciale, qui servirait de précédent et en-

gagerait les autres associations de cette nature à solliciter l'aide de l'Etat.

M. BORDEN: La proposition de l'honorable député (M. Murphy) priverait le pays des avantages des efforts et des initiatives privés qui ont été mis au service de cette association jusqu'à présent. Je crois qu'il est préférable d'encourager les efforts individuels, autant que possible, et de leur accorder une aide quelconque, si c'est nécessaire. Jusqu'à présent, on a recueilli des sommes considérables au moyen de contributions volontaires, mais, pour établir un bureau central canadien, en contact avec toutes les succursales organisées dans les différentes parties du pays, il faudrait une faible somme, et je crois qu'il - a lieu de l'accorder. Je n'admets pas, comme on l'a prétendu, que cette association ne fait pas un travail utile, car je sais le contraire, personnellement.

M. CARVELL: Je n'ai pas dit que l'association ne fait pas un travail utile. Elle possède un bureau dans la ville que j'habite et je l'ai vu à l'œuvre.

M. BORDEN: C'est peut-être l'honorable député de Russell (M. Murphy) qui a nié son utilité.

M. MURPHY: Je parlais plus particulièrement de cette partie du pays.

M. BORDEN: Je crois que l'œuvre de cette association, prise dans son ensemble, est excellente. L'an dernier, elle a tenu une exposition au théâtre Russell. Je n'ai malheureusement pas pu la visiter, mais on m'a rapporté que ceux qui ont fait les démonstrations avaient atteint un haut degré de perfection.

M. EMMERSON: L'enseignement des premiers soins à donner est d'un grande importance pour tout le pays et, à ce point de vue, l'association est très recommandable. Les jeunes éclaireurs (Boy Scouts) accomplissent un travail semblable et j'aimerais à savoir s'ils reçoivent de l'aide du Gouvernement. L'honorable ministre de la Milice pourrait peut-être me renseigner sur ce point.

M. HUGHES (ministre de la Milice): L'organisation des jeunes éclaireurs est une entreprise privée et une superbe affaire. On enseigne à ces jeunes gens les premiers soins à donner aux blessés.

M. EMMERSON: Cette œuvre reçoit-elle une subvention de l'Etat?

M. HUGHES: Non. L'organisation des jeunes éclaireurs est entièrement sous la direction du Gouvernement. On leur enseigne les premiers soins à donner aux blessés.

M. EMMERSON: C'est une association tout à fait distincte de l'autre.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre de la Milice et de la Défense me paraît ignorer complètement la question de juridiction. C'est une institution à la fois d'enseignement et de charité. Vu que son œuvre s'étend sur tout le Canada et qu'elle est très méritoire, je ne veux pas trop insister sur cette question de juridiction, mais il faut être en garde contre les abus. Tous les membres de la Chambre reçoivent des lettres des différentes associations charitables, qui toutes demandent de l'aide du Trésor fédéral. Ces demandes devraient être adressées aux gouvernements provinciaux. Ce que je redoute, c'est que ce crédit ne crée un précédent qui sera invoqué par les autres associations quand elles demanderont de l'aide au Gouvernement. L'Armée du salut reçoit-elle encore certaines sommes du département de la Justice, pour prendre soin des détenus libérés et de ceux que l'on remet en liberté provisoire. Il y a quelques années, l'Armée du salut avait demandé une subvention à cette fin et l'avait obtenue.

M. BORDEN: En l'absence du ministre de la Justice, je ne puis pas donner une réponse catégorique, mais je suis certain qu'il n'y a pas eu de changement depuis l'avènement du Gouvernement actuel. J'étais dans l'erreur, il y a un instant, en disant que c'est la première fois que la Chambre est appelée à voter ce crédit. Le principe a été accepté par la Chambre, l'an dernier, et ceci est un nouveau crédit. Cette correction fait disparaître, en partie du moins, l'objection soulevée par l'honorable député de Carleton (N.B.) (M. Carvell).

M. CLARK (Red-Deer): Je ne connais pas d'œuvre plus méritoire que la société ambulancière de Saint-Jean. Je crois que ce crédit doit servir à des démonstrations, pour enseigner ce qu'il faut faire pour sauver la vie aux personnes en danger, et je considère que cet argent doit être voté.

M. MARTIN (Sainte-Marie): Dans la ville de montréal, beaucoup d'institutions charitables ont des ambulances. Quand un accident se produira, je suppose que la première ambulance rendue sur les lieux aura droit de réclamer une certaine somme. Comment se fera la distribution de cet argent ?

M. BORDEN: Ce crédit n'est pas destiné à venir en aide aux institutions locales. Il est accordé à la St. John Ambulance Association pour l'établissement d'un bureau canadien central, chargé de l'organisation des succursales dans tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique.

M. EMMERSON: L'association a-t-elle un organisateur?

M. BORDEN: Il y en a un seul pour tout le Canada, le capitaine R. J. Birdwhistle.

M. GRAHAM: Je crois que même avant l'an dernier il y avait un crédit à cet effet dans le budget. Quand j'étais ministre des Chemins de fer, des représentants de cette institution sont venus me solliciter en insistant surtout sur le fait que les membres de cette association s'occupaient de donner les premiers soins aux employés des chemins de fer de l'Etat. Comme il arrive toujours des accidents, même sur les chemins de fer les mieux administrés, je considère que l'association est une œuvre utile et mérite d'être encouragée. Existe-t-il quelques moyens de se renseigner sur ce qui a été fait par cette association, à l'égard des employés des chemins de fer de l'Etat?

M. BORDEN: Je crois que l'association a obtenu une subvention spéciale pour ce qu'elle a fait sur l'Intercolonial. Dans un cas, la subvention a été accordée pour permettre à l'institution d'établir des succursales dans toutes les parties du pays, même dans les localités les plus éloignées; dans l'autre cas, la subvention était accordée pour permettre à l'institution de faire un travail effectif parmi les employés de l'Intercolonial.

Service maritime et fluvial.—Comptes en souffrance du commis aux vivres, $3,068.37.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ceux qui étaient présents à la discussion en comité, l'an dernier, se rappelleront que l'honorable député de Saint-Jean et quelques autres députés de la gauche m'ont posé certaines questions au sujet de cette affaire. Voici ce qui en est. Jusqu'à ces dernières années, au sujet de l'approvisionnement des navires du département de la Marine et des Pêcheries, la règle était que les provisions pour nourrir les équipages étaient achetées par les commis aux vivres, qui présentaient ensuite le compte au Gouvernement; ces commis recevaient un salaire pour leurs services. Il y a environ deux ans, avant mon arrivée au ministère, on décida que ce système ne donnait pas satisfaction et que la consommation des vivres était tout à fait disproportionnée au nombre d'hommes qu'il y avait à nourrir.

En conséquence, le système fut modifié; le Gouvernement acquita les factures et une convention fut conclue avec les commis aux vivres de chacun de ces navires. D'après cette entente, le commis aux vivres sur chacun de ces vaisseaux voyait à approvisionner chaque officier et chaque homme de l'équipage de ce navire, et cela, à raison de tant par tête. Il n'était pas généralement connu que ce système avait été modifié, et les commis aux vivres qui descendaient aux différents ports, revêtus de l'uniforme du gouvernement contractaient chez certains marchands des dettes dont le Gouvernement, d'après la croyance des vendeurs, était responsable. Dans nombre de cas—et c'est surtout celui d'un commis aux vivres du nom de Cogswell—on contractées; plusieurs autres commis aux vivres ont fait la même chose. Peu de caution, a quitté le pays sans acquitter les factures des dettes qu'il avait ainsi contractées; plusieurs autres commis aux vivres ont fait la même chose. Peu de temps avant l'arrivée de la présente administration au timon des affaires, des requêtes demandant une enquête sur tous ces faits furent adressées au Gouvernement. A la dernière session parlementaire, certains honorables représentants de divisions électorales de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont demandé qu'on fît quelque chose; je leur ai donné l'assurance qu'une enquête se poursuivait sur tous ces détails, bien qu'il me fût impossible alors de déterminer le chiffre que devait représenter ces dépenses dans le budget du dernier exercice. Aucune poursuite judiciaire ne fut instituée contre le ministère à propos de ces affaires, mais le rapport que m'a adressé le préposé aux achats du département fait voir que certaines maisons qui font affaires avec les commis aux vivres, ont vendu à ces derniers des effets dans la conviction que le ministère était responsable du paiement des dettes ainsi contractées. Ce fonctionnaire nous conseille de payer soixante-quinze cents au dollar à toutes les maisons qui peuvent établir, par déclaration sous serment, qu'elles ont vendu ces articles dans la conviction que le département était responsable du paiement des factures qui s'y rapportaient. Il recommande aussi fortement, au cas où l'on obtiendrait l'autorité d'acquitter ces factures, qu'il soit spécialement déclaré dans un décret du conseil que l'on ne considère pas l'acte du ministère comme créant un précédent, et que le Gouvernement refusera absolument à l'avenir de reconnaître ou d'acquitter aucune dette ainsi contractée par un fonctionnaire quelconque du département, à moins que cet employé n'ait reçu l'autorisation nécessaire. Le montant inscrit au budget est de $3,088.37, soit 75 p. 100 de $4,091.18.

M. LEMIEUX: Pourquoi l'honorable ministre opère-t-il cette diminution?

M. HAZEN: C'est pour me rendre à l'avis des fonctionnaires du département. S'il n'existait pas de responsabilité au point de vue de la loi et si ces fonctionnaires payaient à ces fournisseurs une certaine somme d'argent, sans tenir compte des profits, ces vendeurs ne supporteraient pas de pertes réelles et ce système nous permettrait peut-être de rendre justice à qui justice est due dans les circonstances; je me suis rangé à cet avis. La somme mentionnée ne comprend pas le montant entier des réclamations présentées. L'une de celles-ci pro-

vient de la banque British North America, succursale de Saint-Jean. Le montant en jeu est de $800 à $900. Nous avons décidé que cette réclamation ne saurait valoir. Le commis aux vivres qui avait contracté cet emprunt n'a fait que donner son billet à la banque et nous n'avons pu comprendre comment, dans les circonstances, la banque pouvait croire que le Gouvernement serait responsable, d'une façon ou d'une autre, du paiement de cette créance.

M. BUREAU: Je relève un cas dans la division électorale que je représente, c'est celui d'un nommé Saint-Pierre, de Trois-Rivières; cet homme qui avait vendu des effets à l'un des commis aux vivres, s'est trouvé à perdre environ 70 à 80 dollars.

M. HAZEN: Le département n'a pas reçu cette réclamation.

M. BUREAU: C'est moi-même qui ai adressé cette réclamation au département.

M. HAZEN: S'agissait-il d'un navire appartenant au ministère de la Marine ou d'un dragueur de la flottille du Saint-Laurent? Le cas ne relèverait peut-être pas de ce département. Si l'honorable député veut me communiquer les détails de cette affaire, je m'occuperai de la question dans l'intention de rendre justice, si les faits nécessitent une intervention de ma part.

M. LEMIEUX: Le département a-t-il reçu un rapport rédigé par M. Cécil Doutre?

M. HAZEN: J'ai chargé ce fonctionnaire d'examiner très soigneusement ce rapport, de concert avec le comptable du département. Bien que nous votions cette somme, il ne s'ensuit pas nécessairement que nous acquitterons le plein montant de ces différentes factures; nous paierons seulement les personnes qui peuvent établir sous serment les détails de chacune de ces factures, établies ainsi qu'il est dit indiqué.

M. NESBITT: Ces commis aux vivres sont-ils encore à l'emploi du département?

M. HAZEN: Non, ils ne le sont plus. Nous avons décidé que c'était simple justice qu'à l'avenir les commis aux vivres fussent contraints de fournir des cautions garanties par une compagnie qui fait ces opérations, cautions que le ministère de la Justice estimerait suffisantes dans chaque cas, mais nous n'avons pu trouver de compagnie qui acceptât cette responsabilité; nous avons donc été forcés d'accepter des cautionnements personnels. Quelques-uns de ces commis aux vivres n'ont pu trouver personne qui cautionnât pour eux et ils ont dû, en conséquence, abandonner le service.

M. CARVELL: L'honorable ministre croit-il que c'est un système que nous devrions adopter?

M. HAZEN: Oh! oui. On a réalisé des économies considérables, même après avoir payé ces factures. L'adoption de ce système par ceux qui m'ont précédé aux fonctions que je remplis était absolument ce qu'il fallait faire, parce que, lorsque l'on en vient à analyser les anciennes factures, on trouve que les sommes payées en achats de pommes de terre et de bifstecks représentaient une somme réellement surprenante. L'adoption de ce système nous a permis de réaliser une économie qui représente une somme considérable.

M. McKENZIE: Il me semble que l'on devrait payer ces sommes en entier, ou pas du tout. S'il y a une bonne raison qui demande que l'on paie les gens qui fournissent ces articles et qui se trouvent embarrassés par une modification apportée à la coutume établie par ce département et que l'on n'a pas suffisamment annoncée, peut-être, pourquoi ne pas acquitter toute la créance de ces fournisseurs? Il n'y a pas de motif qui explique pourquoi 25 p. 100 de ces articles seraient fournis à ce pays par des commerçants ordinaires, parce qu'une erreur a été commise en n'annonçant pas suffisamment le changement apporté à la coutume établie. Cela ressemble par trop à une politique basée sur la mesquinerie la plus outrée.

M. HAZEN: Il y a du vrai dans ce que l'honorable député soutient, mais les fonctionnaires du département ont envisagé la question à un point de vue tout autre; comme il s'agit d'un fait qui s'est produit avant mon entrée en fonctions, j'ai cru qu'il valait mieux suivre l'avis de mes fonctionnaires. Ceux à qui on a offert cet argent sont réellement satisfaits et heureux de l'avoir obtenu.

M. PROULX: Je désire que mon honorable ami conseille à l'honorable ministre des Travaux publics de suivre cette ligne de conduite en ce qui a trait aux dragueurs. Un marchand du comté que je représente a vendu des effets à l'équipage d'un de ces dragueurs et il n'a pu réussir à se faire payer la facture qu'il avait établie.

M. HAZEN: Mon honorable ami a-t-il signalé le fait au ministre des Travaux public? Je lui conseille de le faire.

M. PROULX: C'est ce que j'ai déjà fait au service du dragage.

M. MACDONALD: Quelle est l'entente arrêtée au sujet de l'approvisionnement des navires de l'Etat? La convention qui existait dans le cas des commis aux vivres subsiste-t-elle encore?

M. HAZEN: Je ne puis parler qu'au nom du ministère de la Marine et des Pêcheries. La même entente se continue; la convention est conclue avec le commis aux

vivres de chaque navire à raison de tant par repas, et c'est ce fonctionnaire qui achète tout.

M. MACDONALD: Cela se rapporte à la nourriture des officiers et des équipages, mais quelle est l'entente dans le cas de steamers comme l'"Earl-Grey" et le "Minto" dont on se sert pour le transport des pasagers de l'île du Prince-Edouard à la terre ferme?

M. HAZEN: Le sous-ministre m'informe que la convention est la même.

M. MACDONALD: Je crois savoir que l'honorable ministre a reçu une requête des fonctionnaires qui font partie du service de protection des pêcheries et qui ont pris du service à bord des divers steamers de l'Etat, demandant une augmentation de salaires. Qu'a-t-on décidé à ce propos?

M. HAZEN: Ces questions ont été référées aux fonctionnaires des départements intéressés avec mission de faire rapport; on tiendra compte de ce dernier. Nous voulons établir un système d'après lequel celui qui commence dans ce service recevra une certaine somme en salaire, devant s'accroître annuellement jusqu'à atteindre un maximum arrêté suivant le nombre d'années de services. Nous désirons avoir un système d'après lequel tous ces employés seront traités sur un pied d'égalité sous tous les rapports.

M. MACDONALD: Ce problème est loin d'être nouveau. Je crois qu'il y a certains fonctionnaires du département qui ne méritent pas de recevoir d'augmentation, mais, par contre, il s'en trouve un certain nombre dont les services devraient même être mieux rétribués. Je me permets de faire observer à l'honorable ministre que dans la plupart des cas il existe de fortes raisons qui militent en faveur de ces demandes: j'espère que l'honorable ministre trouvera le moyen d'accorder l'augmentation qu'on demande.

Magasins de sauvetage.—Crédit supplémentaire pour payer le restant dû sur une subvention accordée à la compagnie de sauvetage de Québec, $5,000.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre voudra-t-il expliquer ce crédit? J'ignore si mes honorables amis des Provinces maritimes sont satisfaits de leurs stations de sauvetage, mais on m'a toujours fait observer qu'une seule installation semblable à celle qu'on trouve à Québec, ne pouvait suffire aux besoins de la navigation du fleuve Saint-Laurent. Lorsque je devins ministre de la Marine et des Pêcheries, j'ai discuté avec le sous-ministre si compétent que nous avons, la possibilité d'établir une station de sauvetage dans la partie inférieure du fleuve. Si je ne me trompe, le département avait alors en vue, sur la baie de Gaspé, un site qui convenait mieux à cette installation. J'espère que le directeur général des Postes, en sa qualité de ministre du district de Québec, s'occupera de cette question. Celle-ci avait été étudiée avant que je ne prisse la direction de ce département, et le ministre de la Marine et des Pêcheries avait virtuellement décidé d'établir un poste de sauvetage dans les environs de l'endroit dont je veux parler. L'an dernier—mon honorable ami se le rappellera—il s'est produit dans le Saint-Laurent un plus grand nombre d'accidents qu'on n'en avait compté l'année précédente. Je me propose de discuter un peu plus tard la question des assurances maritimes. J'espère que mon honorable ami tiendra compte de ce que je viens de lui recommander.

M. HAZEN: A la dernière session de la Chambre, nous avons voté pour ces magasins de sauvetage un montant de $35,000 qui représentait le crédit accordé depuis un grand nombre d'années, $10,000 pour le littoral du Pacifique, $10,000 pour la province de Québec et $10,000 pour les Provinces maritimes. Après que ce montant eut été voté, M. Davie qui recevait une gratification annuelle de $10,000 pour le poste de sauvetage qu'il possédait à Québec, nous a informé qu'il cesserait cette exploitation si nous n'augmentions pas cette subvention. Il possédait un remorqueur très puissant, une goélette et tous les appareils de sauvetage requis, il nous a fait voir ses livres qui démontraient qu'au cours des trois années précédentes le nombre des accidents qui s'étaient produits dans le Saint-Laurent avait été si restreint que ses recettes ne représentaient qu'une simple bagatelle. Au cours de toute une année, ses recettes n'avaient pas dépassé $3,000. La conséquence fut qu'alors même qu'on lui avait accordé cette subvention de $10,000, il s'était trouvé à dépenser une somme considérable d'argent de ses propres fonds.

M. LEMIEUX: Il avait une bonne raison, l'année dernière.

M. HAZEN: Il a abandonné au mauvais moment. Il a dit qu'il cesserait les opérations, mais les armateurs étaient intéressés à l'affaire. Ils ont formé une compagnie et ont acheté le tout. Il a été retenu comme gérant. On a conclu un arrangement en vertu duquel nous avons consenti à ce que ce remorqueur fût muni d'un appareil de télégraphie sans fil, afin qu'il pût être appelé lorsque ses services seraient demandés et ne serait pas toujours obligé de rester au quai. Nous nous sommes engagés à leur payer une somme ne devant pas dépasser $25,000, mais nous avons fait une convention en vertu de laquelle nous participons aux profits après qu'une certaine recette aura été encaissée. Bien que les comptes de l'année n'aient pas encore été

arrêtés, on m'informe qu'il sera versé au Trésor en exécution de cette convention une somme de $12,500. Depuis trois ans, il n'y a pas eu de recettes. Nous avons compris qu'il est nécessaire d'avoir un matériel de sauvetage, et nous étions convaincus que nul ne voudrait l'entreprendre moyennant $10,000. Nous avions un crédit disponible de $30,000, $10,000 pour le Pacifique, $10,000 pour le Saint-Laurent et $10,000 pour les Provinces maritimes. Il n'a pas été passé de contrat dans les Provinces maritimes, vu que l'affaire de la Dominion Coal Company n'était pas réglée. Il en résulte que nous avions $20,000 à notre disposition et nous avons besoin de ce supplément de $5,000 pour payer les $25,000 à cette compagnie du Saint-Laurent. Mais, comme je l'ai dit, nous encaisserons $12,500. Mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) a parlé de la nécesité d'un matériel de sauvetage dans le bas du Saint-Laurent. On nous a demandé la création de postes de sauvetage en diverses parties du pays. On nous a sollicités d'en installer sur la côté sud de la Nouvelle-Ecosse et sur les bords de la baie de Fundy. Ce sont là des questions qui devront être étudiées sérieusement. Mon attention n'a pas été attirée sur la côte de Gaspé, mais je vais consulter les archives et je m'occuperai de la question.

M. MACDONALD: Un contrat a-t-il été passé avec le Dominion Wrecking Company à Sydney ?

M. HAZEN: Non.

M. MACDONALD: Pourquoi?

M. ROBB: Si je comprends bien, l'on s'est adressé au ministère pour renflouer le vapeur "Cecilian", naufragé l'automne dernier dans le lac Saint-Louis. J'aimerais à savoir si le ministre est disposé à donner de l'aide pour renflouer ce navire.

M. LEMIEUX: Je suppose qu'il obstrue le chenal?

M. ROBB: Il se trouve à un endroit qui rend l'obstruction quelque peu dangereuse pour la navigation. Il est important que le ministre s'occupe de cela et prenne des mesures pour renflouer le navire à l'ouverture de la navigation.

M. HAZEN: Notre attention a été attirée sur cette question l'automne dernier, je crois, par M. Bergeron, ancien député de Beauharnois, et certains autres intéressés. On nous a représenté que nous pourrions nous procurer un matériel à Kingston, mais il nous a été impossible à cette date de nous procurer un outillage qui pût renflouer le navire, vu la profondeur de l'eau dans laquelle il se trouvait. Nous nous sommes occupés de l'affaire dans l'intention bien arrêtée de faire ce que l'on demandait au ministère, mais il nous a été impossible de faire exécuter ces travaux. Je dois dire à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) que nous n'avons pas passé de contrat l'an dernier. Un certain nombre de représentations nous ont été faites pour établir des postes de sauvetage à Sydney, à Halifax et à Saint-Jean, et à cause de ces diverses demandes aucun contrat n'a été passé.

M. MACDONALD: A-t on adopté un programme au sujet de cette affaire?

M. HAZEN: Pas définitivement, mais nous sommes convaincus qu'il devrait y avoir un matériel de sauvetage stationné, peut-être à Halifax, qui protègerait toute la côte de la Nouvelle-Ecosse et le littoral de Halifax à Saint-Jean. Beaucoup de gros navires viennent ici, durant les mois d'hiver, et sont plus ou moins exposés aux accidents.

M. ROBB: Dois je comprendre que le ministre promet de voir au renflouage du " Cecilian " lors de l'ouverture de la navigation ce printemps?

M. HAZEN: Les fonctionnaires du ministère m'informent qu'il ne peut être renfloué maintenant. mais si nous constatons qu'il constitue un danger pour la navigation, nous prendrons des messures pour le faire démolir afin qu'il n'y ait plus de danger.

M. MACLEAN (Halifax): Des représentations ont-elles été faites récemment au ministre par des gens de Halifax au sujet de la question d'accorder de l'aide à une compagnie de sauvetage de cette ville? Je crois que Halifax serait un excellent endroit pour ce service.

M. HAZEN: Cela est possible.

M. MACLEAN: On m'informe que des résolutions ont été adoptées à ce sujet par la chambre de commerce de Halifax et que des représentations ont été faites au ministère depuis quelques semaines ou quelques mois.

M. HAZEN: Je crois qu'il n'y a pas bien longtemps nous avons reçu des communications de la chambre de commerce de Halifax. Des résolutions ont été adoptées par cette association et elles sont maintenant à l'étude.

M. McKENZIE: Je voudrais demander au ministre, si l'arrangement conclu il y a quelques années entre le ministère et la Dominion Coal Company au sujet d'un matériel de sauvetage, est encore en vigueur, et dans ce cas, quelle est la nature de l'obligation contractée par la compagnie au sujet de l'entretien d'un bon matériel de

sauvetage. Y a-t-il un système grâce auquel les navires munis d'appareils radiotélégraphiques peuvent communiquer promptement avec la Dominion Coal Company?

M. HAZEN: Le contrat passé avec la Dominion Coal Company était pour une période de trois ans et il est expiré depuis le 1er avril dernier. Le remorqueur dont elle se servait pour le sauvetage se nommait le "Douglas-Thomas". Il était muni d'un appareil de radiotélégraphie et les autres navires pouvaient communiquer avec lui. Le contrat n'a pas été renouvelé parce que l'on est à étudier toute la question d'un matériel de sauvetage pour le littoral de l'Atlantique.

M. McKENZIE: Il y a quelques années, les prévisions budgétaires du ministère de la Marine et des Pêcheries contenaient un crédit pour une station de sauvetage à l'entrée du port de Sydney-nord. Je voudrais rappeler au ministre qu'autant que je sache rien n'a été fait.

M. HAZEN: Le budget principal contient un crédit pour ce service et dans le cours de l'année nous établirons là une station de sauvetage.

Allocation à George Gott, maître du port à Amherstburg, pour la surveillance des feux et bâtisses dans la rivière Détroit et le lac Erié, $400.

M. HAZEN: Ceci est pour payer le maître du port à Amherstburg pour la surveillance des feux et balises dans la rivière Détroit et le lac Erié. Le maître du port reçoit un léger pour-cent de ses perceptions, et le ministère a jugé à propos de lui allouer une somme additionnelle pour ce travail au lieu de se servir d'un employé spécial. Vu qu'il reçoit certains honoraires en qualité de maître du port, il nous faut avoir un crédit spécial pour lui payer ses services.

M. McKENZIE: Dans la région que j'habite ce travail est donné à l'entreprise.

M. HAZEN: Dans l'Ontario, nous n'avons pas de services des feux et balises qui soit semblable à celui du littoral de l'Atlantique.

M. GERMAN: Il semble que la surveillance des feux et balises sur la rivière Détroit et le lac Erié doit donner beaucoup de travail.

M. HAZEN: Le territoire maritime dépendant du port d'Amherstburg comprend la riviere Détroit et le lac Erié et s'étend légalement sur un espace de 250 milles. L'an dernier, aucun droit n'a été perçu, et il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce qu'un homme ait la surveillance de travaux dans le port sans être rémunéré, puisqu'il s'occupe pour rien des feux et balises. La surveillance s'étend à l'extrémité ouest du lac Erié.

M. GERMAN: Ne vaudrait-il pas mieux payer à ces hommes un salaire pour le travail qu'ils font et comprendre le tout dans une même somme?

M. HAZEN: En vertu de la loi relative aux maîtres de port, nous ne pouvons les payer qu'en leur donnant une commission sur les droits qu'ils perçoivent, et dans bien des cas le total des droits est insignifiant. Il nous faut demander ce crédit spécial en vertu de la loi telle qu'elle existe aujourd'hui.

M. GERMAN: Modifiez la loi.

M. McKENZIE: Dans la région que j'habite on demande des soumissions pour avoir soin des bouées. A-t-on demandé des soumissions dans les cas dont il s'agit?

M. HAZEN: Le placement des bouées a été donné à l'entreprise, et cette rémunération est pour la surveillance, pour voir à ce que les travaux soient convenablement faits. Un contrat est passé pour le travail de surveillance du placement des bouées et pour voir à ce que le travail soit fait d'une façon convenable. Nous avons à Saint-Jean, Halifax et Charlottetown des fonctionnaires qui ont pour mission d'inspecter les travaux. Les vapeurs de l'Etat vont d'un endroit à l'autre pour voir à ce que le travail soit convenablement exécuté.

M. CARVELL: Est-ce que cela se fait depuis un certain temps?

M. HAZEN: Oui, depuis nombre d'années.

M. SINCLAIR: J'ai eu connaissance d'un cas où le contrat était expiré. Le premier entrepreneur, M. Thomas Taylor, consentait volontiers à renouveler le contrat au prix antérieur de $100 par année, mais on ne lui a pas donné la moindre occasion de soumissionner, bien qu'il eût eu l'entreprise depuis nombre d'années. Je ne crois pas que cela soit de bonne politique. Je voudrais savoir quel est le programme que le ministre a l'intention d'adopter au sujet de l'adjudication de ces entreprises. On devrait demander des soumissions et l'ancien entrepreneur, s'il a fait le travail d'une façon satisfaisante, devrait avoir la faculté de soumissionner.

M. HAZEN: Mon honorable ami parle du port de Bickerton, au sujet duquel il a demandé des renseignements il y a quelques jours. Le système qui a été suivi dans ce cas est le système en vigueur depuis de longues années.

L'entreprise a été adjugée à M. Taylor il y a quelques années, et il n'y a pas eu de demande de soumissions. Des fonctionnaires responsables du département ont déclaré qu'une somme de $100 par année est

juste et raisonnable et que, même si nous demandions des soumissions, personne ne pourrait exécuter les travaux pour une somme moindre. L'usage du département a été d'adjuger l'entreprise à celui auquel le ministre croit devoir l'adjuger, eu égard à ses aptitudes. L'entreprise a été adjugée à un autre au même prix. Le faible montant de l'entreprise n'aurait pas justifié les frais de publication d'avis d'adjudication dans les journaux.

M. SINCLAIR: Le ministre se propose-t-il de ne jamais publier d'avis d'adjudication, mais d'adjuger les entreprises sur la recommandation de quelque association politique? On n'a pas répondu avec beaucoup de précision à la question que j'avais inscrite au Feuilleton. Je veux obtenir une déclaration des intentions de mon honorable ami. Je crois qu'anciennement des soumissions étaient demandées dans plusieurs cas.

M. HAZEN: Dans l'affaire Taylor, nous avons suivi la pratique qui prévalait autrefois au département. Lorsque le prix de l'entreprise n'est que de $100, ce n'est pas la peine de payer des frais pour des avis d'adjudication.

M. SINCLAIR: Le ministre me dira peut-être qui a conseillé le changement dans le cas de Taylor.

M. HAZEN: Je l'ignore. Ce sont certainement des amis du ministère qui ont recommandé l'adjudicataire.

M. SINCLAIR: Le ministre nous donnera-t-il ce renseignement?

M. HAZEN: J'examinerai l'affaire et je renseignerai l'honorable député.

M. SINCLAIR: Le ministre n'a pas à s'inquiéter de la dépense, car il n'est pas nécessaire de publier les annonces dans un journal. Une affiche peut être placée dans un bureau de poste, ou dans un autre endroit public.

M. PELLETIER (directeur général des Postes): Certains receveurs de la poste, qui sont propriétaire de l'immeuble, s'opposent à l'affichage des avis, parce que tous leurs murs pourraient être couverts d'imprimés. Lorsque le gouvernement est propriétaire, nous avons le droit, il va sans dire, d'afficher des avis, mais plusieurs bureaux de postes ne sont pas la propriété de l'Etat.

M. SINCLAIR: L'avis pourrait être affiché dans un magasin du village. Cela suffirait et ne coûterait presque rien.

M. MACDONALD: Voici ce qu'on faisait auparavant; il y avait au département une formule imprimée avec un espace pour inscrire l'endroit où le service était requis. Lorsqu'il y avait lieu à un changement dans le service, ces avis étaient envoyés au receveur de la poste du voisinage. Le motif que le ministre prête aux receveurs de la poste pour refuser de permettre l'affichage de ces avis n'est pas valable. Je voudrais que l'on me cite un cas semblable. Dans ma province, je n'ai jamais entendu dire que quelqu'un eut soulevé une telle objection.

M. PELLETIER: Je n'ai pas dit "refusé". Ils sont chez eux, et plusieurs d'entre eux ont fait des représentations à ce sujet.

M. MACDONALD: D'où?

M. PELLETIER: Je ne puis pas le dire sur-le-champ.

M. MACDONALD: J'affirme de nouveau que, s'il y a lieu d'établir un service de bouées dans un port, on peut considérer comme acquis que l'endroit est assez important pour que nous jugions que le bureau de poste est le centre où les avis de toutes sortes sont régulièrement affichés. Il n'est que juste que, lorsque des formules imprimées d'avis d'adjudication sont émises, elles soient affichées dans un endroit en vue, parce qu'un grand nombre de personnes s'intéressent au service des bouées. Toutefois, je crains qu'on ne désire adjuger les entreprises à des amis politiques, sans s'occuper des soumissions reçues.

M. MACKENZIE: L'usage a été de demander des soumissions d'une année à l'autre pour ces entreprises, non pas par l'intermédiaire des journaux, mais au moyen d'affiches, et je me rappelle bien avoir vu plusieurs de ces affiches en différentes parties de mon comté. Je regrette d'apprendre qu'on renoncera à cette pratique et que l'adjudication des entreprises sera considérée comme une faveur. Je soumets à l'honorable ministre et au ministre des Postes que, lorsqu'un prix a été fixé par soumissions à un chiffre raisonnable, il y a lieu de laisser l'entreprise à la même personne, si elle consent à l'exécuter à l'ancien prix. Je suis d'avis qu'on devrait maintenir l'ancienne pratique; mais, si on doit en faire une question de faveur, les gens ne s'en occuperont pas, vu que l'entreprise sera enlevée à un libéral parce qu'il est libéral et accordée à un conservateur. S'il doit en être ainsi, qu'on le comprenne bien, afin que les gens sachent à quoi s'en tenir.

M. SINCLAIR: Je voudrais que le ministre nous donnât une idée de la ligne de conduite qu'il suivra. Je désire confirmer l'opinion du représentant de Cap-Breton-nord. Ce qu'il y a à faire, il va sans dire, c'est de laisser le champ libre a ceux qui désirent soumissionner, et je n'ai aucun doute que le ministre ferait faire des économies à son département, en agissant ainsi. L'entrepreneur que je lui ai nommé, M. Taylor, a déclaré qu'il préférait demander une ré-

tribution moindre plutôt que de perdre l'entreprise. Il était bien en état d'exécuter les travaux; il était prêt à poser les bouées l'année suivante; il aurait pu le faire pour un peu moins que $100, mais le ministre ne lui en a pas donné la chance. Quant à l'autre question—qui a autorisé ce changement—le ministre n'y a pas encore répondu. Il a dit qu'il s'en occuperait, mais cela ne signifie pas que j'obtiendrai les renseignements. L'an dernier, il a entrepris de faire une foule de recherches pour moi, et je n'en ai pas entndu parler depuis.

M. HAZEN: De quoi s'agissait-il?

M. SINCLAIR: Du renvoi d'un gardien de phare dans le comté de Guysboro, M. Stephen Richards, par exemple. J'ai soulevé cette question il y a près d'un an, et le ministre a déclaré qu'il y aurait une enquête. Aucune accusation, que je sache, n'était portée contre lui, son renvoi n'était pas motivé, mais il a été congédié et remplacé par un incompétent. Voilà l'un des cas que je puis mentionner, et je pourrais lui en citer d'autres qui prouveraient qu'il n'a pas rendu justice à mes commettants. Je crois que son département a été l'un des plus coupables à cet égard, sauf le département des Postes. Le département de l'honorable ministre, à ce que je sais, s'est montré moins équitable et moins juste que n'importe quel autre département envers les fonctionnaires, et il a eu moins égard à leur défense. Je demanderai à mon honorable ami qui a recommandé le renvoi de M. Taylor, gardien de bouées à Port-Bickerton et son remplacement par M. Kaiser, sans donner à l'ancien employé l'occasion de soumissionner

M. HAZEN: Mon désir est de fournir à mon honorable ami tous les renseignements possibles. Je lui ai dit que dans cette affaire nous suivions l'usage bien établi depuis des années au département de la Marine et des Pêcheries. Lorsqu'un nouveau service de bouées est nécessaire, nous demandons toujours des soumissions et la règle invariable a été que, si l'entreprise pouvait se continuer à l'ancien prix, cela se faisait. Il a été de règle de renouveler le contrat avec celui auquel le département croyait devoir l'accorder—soit avec l'ancien adjudicataire, soit avec un autre. L'honorable député ne peut assurément pas nous reprocher de suivre l'usage qui règne depuis des années.

Cet usage peut ne rien valoir, et je reconnais que ce n'est pas une bonne raison de prétendre qu'on doit se guider sur l'usage, mais il me semble que, dans le cas de ces entreprises qui n'exigent qu'une faible dépense annuelle de $100, il n'y a guère lieu de demander des soumissions. Cet usage a prévalu au département dans le passé et il continuera à prévaloir dans l'avenir, à moins que nous ne voyions de bonnes raisons de le changer. L'honorable député me demande qui m'a conseillé d'accorder l'entreprise à cet adjudicataire. A maintes reprises dans les dernières années, le Gouvernement a hésité à dire quel conseil l'avait guidé dans certaines affaires; mais rien ne s'oppose, que je sache, à ce que je donne ce renseignement à mon honorable ami. Je ne me rappelle pas le nom en ce moment, mais je le chercherai. L'honorable député a parlé d'une affaire qui semble avoir été négligée l'an dernier. Je puis lui dire que le sous-ministre m'apprend qu'il se rappelle parfaitement que, à la demande de mon honorable ami, une enquête a été ordonnée. Je ne me rappelle pas cette affaire en ce moment—il se dit pendant la discussion du budget beaucoup de choses que nous ne pouvons guère nous rappeler et qui peuvent passé inaperçues. Toutefois, j'irai aux renseignements et je serai bien aise de donner à mon honorable ami tous les éclaircissements que je pourrai.

M. SINCLAIR: Qu'est-ce qu'une petite entreprise, de l'avis du ministre?

M. HAZEN: A mon avis, lorsque la somme est moindre que $200, c'est une petite entreprise.

M. SINCLAIR: Dans ce cas, il y aura demande de soumission pour toute entreprise de $200, lorsqu'il y aura renouvellement.

M. HAZEN: Je n'affirme rien de semblable. Chaque cas devrait être décidé selon les circonstances, lorsqu'il se présentera. Je ne me propose pas de poser une règle inflexible, si ce n'est de dire que, dans le cas de petites entreprises, je crois que c'est au chef d'un département à décider si des soumissions seront demandées ou si le contrat sera renouvelé à l'ancien prix, pourvu que les fonctionnaires du département auxquels ce devoir incombe disent au ministre que la rétribution est juste et raisonnable.

M. SINCLAIR: Je suppose donc qu'il n'y aura pas d'exemple du système de faveurs ministérielles qui, au dire de l'honorable ministre, était en vigueur les années passées. Pendant quinze ans, les membres de la droite ont blâmé la pratique d'adjuger des entreprises de cette manière, et le ministre des Douanes soutenait énergiquement le mode des adjudications sur soumissions. Le député de Peel (M. Blain) a prononcé plusieurs discours sur l'importance d'adjuger toutes ces entreprises sur soumissions.

Dois-je comprendre que maintenant que le parti conservateur est au pouvoir, il va s'opérer un changement dans le mode de distribuer les faveurs, ou va-t-on continuer un régime que les honorables membres de la droite disaient être abusif?

M. MACDONALD: J'ai quelque chose à ajouter à ce que l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) vient de dire. Nous savons tous que l'honorable premier ministre a, pendant les neuf ou dix dernières années, prêché dans la Nouvelle-Ecosse, à temps et à contre temps, la doctrine que lorsqu'il arriverait au pouvoir il abolirait le régime du favoritisme politique; il condamnait de toute façon possible la théorie et le principe de distribuer les faveurs aux seuls amis politiques. En 1910, le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) proposa dans cette Chambre une résolution disant qu'il était temps que l'on mît fin au favoritisme politique. Nous sommes en présence d'une autre violation de promesse à ajouter à celles dont se sont rendus coupables les honorables ministres depuis qu'ils sont arrivés au pouvoir. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré virtuellement aujourd'hui que le Gouvernement n'avait aucun remède à proposer, mais que tous les maux auxquels l'honorable premier ministre avait promis de remédier continueraient à exister et seraient mêmes aggravés. Il est bon que le comité et la Chambre sachent cela. Naturellement, nous avons pu voir depuis un an et demi que l'on a abandonné entièrement toutes ces belles théories, ces déclarations vertueuses et ses promesses que le premier ministre faisait lorsqu'il était dans l'opposition. Il promettait, par exemple, que lorsqu'il arriverait au pouvoir il ferait une réforme complète du personnel, intérieur et extérieur, que la réforme du personnel qui est appliquée présentement au service intérieur le serait aussi au service extérieur. Toutes ces promesses ont été violées, toutes ces bonnes résolutions ont été abandonnées et depuis dix-huit mois nous avons été témoins de l'absence la plus complète de tout désir de remplir aucune de ces promesses. Au contraire le Gouvernement a aggravé les abus et paraît vouloir continuer ainsi.

M. PUGSLEY: Pour en revenir au paiement de certains comptes de commerçants contre des commis aux vivres sur des vaisseaux du gouvernement, je suis heureux d'apprendre que le ministre de la Marine a décidé d'en payer une partie, mais seulement les trois-quarts de chaque compte. A mon avis si le Gouvernement consent à payer, il devrait payer les comptes en entier. Cela paraît mesquin de la part d'un gouvernement de diminuer un compte d'un quart. Pourquoi le ministre ne paie-t-il que les trois quarts?

M. HAZEN: J'agis ainsi sur le rapport de l'acheteur et du comptable du département. Le ministère de la Justice a exprimé l'opinion que la réclamation n'avait aucune valeur en justice, et les fonctionnaires dont je viens de parler sont d'avis que si le département payait une somme qui couvrirait à peu près la perte du marchand sans lui accorder de profits, ce serait, dans les circonstances, un règlement que l'on pourrait considérer juste et équitable. J'ai reçu de quelques-uns de ces marchands des lettres disant qu'ils sont heureux d'accepter cette somme.

M. PUGSLEY: Je suppose qu'ils seront heureux d'accepter n'importe quoi.

M. HAZEN: Ils croient que c'est un règlement parfaitement juste.

M. PUGSLEY: Il me semble que si les prix auxquels les articles ont été vendus étaient justes et raisonnables, il ne serait que juste de payer le compte en entier du moment que le Gouvernement a accepté le principe.

Commission d'enquête sur le pilotage en bas de Québec, allocations et dépenses, $3,000.

M. HAZEN: Le commission nommée pour faire une enquête sur le pilotage dans le Saint-Laurent, en bas de Québec, pense que cette somme est nécessaire pour payer ses dépenses. M. Lindsay, le président de la commission, qui est en même temps un fonctionnaire du département, ne touche aucune rémunération additionnelle, mais seulement ses frais de déplacement. Les deux autres commissaires, M. A. W. Robb et M. Lachance, sont payés $10 par jour et leurs frais de déplacement. Une des dépenses onéreuses de la commission sera le compte rendu des dépositions.

M. LEMIEUX: Je comprends parfaitement, vu le grand nombre d'accidents qui ont eu lieu vers la fin de la navigation l'année dernière, qu'une enquête était nécessaire. Je ne veux pas exprimer d'opinion tant que le rapport n'aura pas été déposé sur le bureau de la Chambre, et j'espère qu'il le sera bientôt.

M. HAZEN: Aussitôt qu'il sera terminé.

M. LEMIEUX: Je ne veux pas discuter la question au fond, mais seulement appeler l'attention de mon honorable ami sur un article qui a paru dans "Gazette" de Montréal d'hier, et qui est un résumé d'un autre article publié dans l' "Action Sociale" de Québec, un journal ami du Gouvernement:

L'"Action Sociale" de Québec, se plaint que non seulement la langue française a été ignorée complètement par la commission d'enquête sur le pilotage qui siège à Québec présentement, mais que l'insulte a été aggravée par un personnage qui a exprimé l'opinion que l'on ne devrait pas exiger des candidats aux examens la connaissance des deux langues. "Ce désir est une insulte à notre population" déclare le journal québecquois. Nos pilotes exercent leurs fonctions dans la province de Québec, la province française du Canada. Ils parlent si bien les deux langues qu'ils donnent toujours leur commandement en anglais et l'on ne veut pas obliger les pilotes anglais à connaître le français. Tolérerait-on un pilote français qui ne pourrait pas parler anglais? Pourquoi alors nous traiter différem-

ment? Ceux d'entre nous qui désirent occuper certains emplois se donnent la peine d'apprendre l'anglais, que nos compatriotes de langue anglaise se donnent donc aussi la peine d'apprendre le français, afin que notre langue, qui est une des deux langues officielles du pays, ne soit pas considérée comme inférieure ici-même dans notre province.

Il paraît y avoir eu, à l'enquête, quelques désaccords entre les commissaires et les pilotes. Les pilotes réclamaient certains droits anciens, et la fédération des armateurs, de l'autre côté, demandait une amélioration dans les méthodes de pilotage dans le fleuve Saint-Laurent. Je ne discuterai pas, cependant, ce désaccord tant que nous n'aurons pas eu le rapport. Mon honorable ami voudra-t-il s'occuper de la question, et si les pilotes qui ont donné leurs dépositions dans une langue qu'ils ne parlent pas couramment ont réellement quelque griefs, j'espère qu'il leur fera rendre justice.

M. HAZEN: Je ne veux pas discuter le rapport; en réalité, je ne sais pas ce qu'il contiendra. Tout ce que je sais, c'est ce qu'en ont dit les journaux. Mon honorable ami a dit que certains pilotes qui ont été interrogés en anglais ont certains griefs parce qu'ils ont été obligés de parler dans une langue qui n'est pas leur langue maternelle. On m'a rapporté que les pilotes parlaient si bien l'anglais qu'aucun d'eux n'a refusé de répondre dans cette langue. Mais nous ne voulons pas qu'aucune injustice soit commise. Le fait que nous avons nommé comme commissaire M. Lachance qui est un représentant des pilotes, montre que nous voulions rendre justice aux deux parties. Je m'informerai, cependant, auprès du président de la commission afin de savoir si ces plaintes sont fondées.

M. LEMIEUX: Je ne connais absolument rien des faits; je cite simplement la "Gazette" de Montréal et "l'Action Sociale".

M. BELAND: Quand cette commission a-t-elle été nommée?

M. HAZEN: Il n'y a pas longtemps, quatre ou cinq semaines environ. Je ne crois pas que ce soit plus longtemps que cela.

M. BELAND: L'enquête se poursuit elle maintenant?

M. HAZEN: Je crois que les commissaires ont fini d'interroger les témoins et qu'ils préparent leur rapport au sujet des réformes et changements qu'ils proposeront pour améliorer l'état de choses actuel, s'ils croient que c'est nécessaire.

M. BELAND: Où les commissaires ont-ils siégé, à Québec?

M. HAZEN: Oui, et la salle du palais de justice était remplie. Tous ceux qui voulaient rendre témoignage ont pu le faire.

M. BELAND: L'enquête portait-elle sur les sinistres malheureux qui ont eu lieu près de l'île d'Orléans l'automne dernier?

M. HAZEN: Ainsi que l'honorable député le sait, depuis plusieurs années on se plaignait plus ou moins, mais je crois que la mesure a débordé après les naufrages qui ont eu lieu l'automne dernier. La Fédération des armateurs a insisté fortement auprès du Gouvernement sur la nécessité de modifier les règlements de pilotage et de faire une enquête, et les pilotes eux-mêmes ont adressé au département une lettre dans laquelle ils disaient qu'ils voulaient aussi une enquête. Nous avons donc cru qu'il était sage d'en avoir une. Si le système peut être amélioré dans les intérêts du commerce et de la navigation, nous l'améliorerons; si l'on ne juge pas nécessaire de l'améliorer, il est bon que le public sache que ces accidents ne sont pas le résultat d'aucun vice dans le pilotage du fleuve Saint-Laurent. J'espère que le rapport aura pour effet d'améliorer la situation et de rétablir la confiance dans la route du Saint-Laurent que les accidents très regrettables de l'automne dernier ont affaiblie.

M. LEMIEUX: J'espère que j'aurai l'occasion plus tard de discuter toute la question de pilotage dans le fleuve Saint-Laurent et aussi la question des assurances.

M. HAZEN: J'espère que nous aurons bientôt le rapport afin de pouvoir le discuter avant la fin de la session.

M. LEMIEUX: C'est une question qui intéresse beaucoup les compagnies de navigation et la population en général. La route du Saint-Laurent a reçu un mauvais coup l'automne dernier et nous devons travailler de notre mieux à ramener la confiance du public en elle.

M. SINCLAIR: Bien que la question ne relève pas directement de l'article en discussion, je voudrais faire remarquer au ministre que le renvoi pour des raisons politiques de patrons de chaloupes de sauvetage expérimentés aux stations établies sur la côte, que l'on a remplacés par des patrons moins capables ou incompétents, a eu pour effet de beaucoup désorganiser le service. S'il y a dans le pays un service qui doit être considéré comme soustrait aux influences de partis, ce doit être sûrement le service de sauvetage.

Jamais aurapavant il ne s'est passé sur la côte rien de comparable à ce qui est survenu depuis que mon honorable ami est entré en fonctions. Je sais ce qui est arrivé dans mon propre comté, où il n'y a que deux bateaux de sauvetage. Peu après l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, les équipages de ces deux bateaux ont été renvoyés et d'autres les ont remplacés qui n'avaient pas la moindre expérience de la chose. Un de ces équipages a

été congédié à une époque de l'année où il importait qu'il fût là.

M. HAZEN: Ne vaudrait-il pas mieux attendre pour discuter cette affaire que l'item relatif au service sur la côte des bateaux de sauvetage soit mis à l'étude? Il y aura pour cet objet un crédit au budget principal.

M. SINCLAIR: Je réserverai le gros de mes observations pour ce temps-là; mais, afin que l'on ne pousse pas les choses trop loin, je désire faire observer au ministre que le service des bateaux de sauvetage ne doit pas servir de moyen de récompenser ses partisans. Il n'en avait pas été ainsi jusque là. Prenez pour exemple la station de sauvetage de Whitehead: le patron, M. Munroe, qui avait été nommé par l'ancien gouvernement conservateur, a été congédié par le ministre actuel, parce qu'on le soupçonnait d'avoir voté deux fois en faveur du parti libéral. Quoique bon officier et qu'il eût montré de la bravoure, il a été congédié. J'ai posé à mon honorable ami une question il y a quelque temps devant la Chambre, et j'ai obtenu de lui une réponse fort détaillée m'indiquant nombre de cas où des marins de ces bateaux de sauvetage avaient été congédiés sans enquête et remplacés par des hommes nouveaux. A propos de cette affaire de Whitehead, je dois dire que M. Munroe était un homme de haute valeur et qui avait accompli d'excellente besogne. L'individu que le Gouvernement a nommé à sa place travaillait à New-Glascow, à 100 milles de là; c'était un simple ouvrier; si bien que, pendant quelque temps, la station s'est trouvée désorganisée et n'a pu faire rien de bien. Tout cela, parce que M. Munroe, à qui l'on donnait pour remplir l'office de patron la maigre somme de $75 par année, avait été congédié. Ces hommes étaient les meilleurs rameurs qu'il y eut dans le port, et on les avait engagés sans le moindre but politique à atteindre. On les avait choisis à cause qu'ils étaient les hommes les meilleurs qu'on eût pu trouver pour résister à la tempête et faire de la bonne besogne. Jusqu'à il y a quelques mois, jamais ces nominations n'avaient été considérées comme une faveur politique.

En parcourant cette liste, je constate que l'on a encore congédié plusieurs de ces hommes à différents endroits du littoral de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et mon but principal en abordant cette question aujourd'hui est de signaler au ministre l'importance pour le service de conserver des hommes âgés et éprouvés.

M. PUGSLEY: Quelle est la règle que suit le ministre dans la nomination et le renvoi de ces sortes d'employés que mentionne mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair). Ces nominations et ces renvois sont ils faits sur la proposition de comités politiques dans les différents comtés?

M. HAZEN: Règle générale, la proposition nous vient de gens qui dans le comté sont propices au Gouvernement et dont l'opinion est accueillie avec faveur par le ministre. Règle générale, s'il doit être fait une nomination dans un comté, nous consultons nos amis et, sur l'avis qu'ils nous donnent, nous soumettons aux fonctionnaires de l'administration la question de savoir si les candidats que l'on nous recommande possèdent les qualités qui les rendent propres à remplir les fonctions dont il s'agit. Si les fonctionnaires les jugent capable et si le candidat nous est recommandé comme étant honorable, il est nommé; au cas contraire, et s'il n'a pas, au jugement des fonctionnaires, les qualités voulues, il n'est pas nommé.

M. PUGSLEY: Ces amis qui font ces propositions sont-ils d'habitude membres de ce qu'on appelle un comité de patronage?

M. HAZEN: Quelquefois. L'honorable député a connu dans le comté qu'il représentait de semblables comités.

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. HAZEN: Tout comme moi. Quelquefois nous consultons ceux qui ont été candidats. C'est là un usage qui a été suivi par tous les partis politiques, mais nulle personne, bien entendu, n'est nommée à ces emplois sans que les fonctionnaires de l'administration n'aient déclaré qu'elle a les qualités voulues pour l'emploi.

M. PUGSLEY: C'était le cas au temps où le parti libéral était au pouvoir, mais l'affaire a été soumise à la Chambre pour discussion, et il a été jugé désirable d'améliorer cet état de choses et de tendre le plus possible à ne plus faire de nominations dans un but politique. Je me souviens que l'honorable député de Peel (M. Blain) a fort éloquemment condamné la formation de comités de patronage et la nomination comme la destitution d'employés sur la proposition de ces comités. Il a soutenu que cela était absolument contraire aux règles d'une saine administration et qu'il fallait supprimer la chose. Je crois que son opinion sur ce point a été généralement partagée par les représentants dans cette Chambre du parti conservateur.

J'aimerais beaucoup à entendre l'honorable député sur ce sujet. Il ne se peut pas qu'il ait entièrement et absolument changé d'idée. Mon honorable ami blâmait l'ancien Gouvernement de ne pas faire paraître dans les journaux conservateurs aussi bien que dans les journaux libéraux les avis demandant des soumis-

sions pour travaux publics. Notre honorable ami ne trouvait pas alors de termes assez énergiques pour condamner cet usage. La clôture imposée à mon honorable ami dans le cas d'une importante question qui a engagé l'attention de la Chambre ne lui a sûrement pas été appliquée de manière à l'empêcher de critiquer aujourd'hui ce qu'il blâmait si vigoureusement du temps que le parti libéral était au pouvoir, je demanderai un peu plus tard au ministre de la Marine et des Pêcheries de quelle manière la question des faveurs ministérielles se résout à Saint-Jean, et plus particulièrement s'il a le soin de s'assurer que les membres du comité de patronage ont un intérêt dans les entreprises de l'Etat.

M. BELAND: Y a-t-il des comités de patronage?

M. PUGSLEY: Le ministre de la Marine nous assure qu'il y en a. Pour ce qui est de Saint-Jean, je sais qu'il en existe un et ceci regarde le ministre des Travaux publics. Il est bien connu que personne ne peut obtenir un emploi, s'il n'est recommandé par ce comité. Les inspecteurs de dragage eux-mêmes sont, je crois, dans ce cas, et, si la rumeur dit vrai, certains de ceux qui, au sein de ce comité, sont les plus actifs, certains de ceux qui prennent la plus large part dans ces recommandations, sont eux-mêmes occupés à exécuter quelque entreprise de l'Etat et plus particulièrement des dragages, ce qui fait qu'ils sont fort intéressés à la nomination d'inspecteurs qui vont surveiller les travaux qu'ils exécutent pour le compte de l'Etat et pour lesquels ils sont payés. On me dit—et c'est là une affaire que le ministre des Travaux publics ferait bien d'examiner afin de pouvoir nous fournir des renseignements le jour où son budget sera mis à l'étude—on me dit qu'en conséquence de la nomination d'inspecteurs par le présent comité, des dragues qui d'habitude fonctionnaient d'une manière soutenue et très régulièrement ont pu l'année dernière—si les états sont fidèlement attestés par les inspecteurs—faire infiniment plus d'ouvrage qu'elles n'en pouvaient faire anciennement selon les mêmes états.

Un DEPUTE: A des prix différents?

M. PUGSLEY: Non; le prix n'a pas baissé, il est resté le même.

M. HAZEN: Mon honorable ami a pris le temps qui restait: j'aurais désiré avoir une minute pour lui répondre, mais il est maintenant six heures.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

M. PUGSLEY.

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LES BREVETS D'INVENTION DE FREDERICK JACOB NEWMAN.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du projet de loi (n° 101), déposé par M. Macdonell, relatif à certains brevets de Frederick Jacob Newman et consorts.

Sur l'article 3.

M. MACDONELL: Il y a à ce projet de loi un amendement dont j'ai donné avis. Comme il allait être rapporté, le ministre a demandé qu'il fût laissé en suspens, par le motif que, bien que le ministère se soit déclaré satisfait de sa rédaction et que le comité des bills d'intérêt privé de même que la Chambre siégeant en comité l'aient agrée, il est apparu que le commissaire des brevets, avait, lors de l'émission de celui-ci, arrêté, en vertu de l'article 44 de la loi des brevets, que le breveté ne serait pas tenu à une fabrication dans les deux ans. L'article 38 de la loi des brevets, qui est d'application générale, porte ce qui suit:

A moins qu'il n'en ait été autrement ordonné par le commissaire, ainsi que ci-après prévu, tout brevet accordé sous l'empire de la présente loi est expressément subordonné aux conditions suivantes.

Ensuite, sont énumérées certaines conditions, dont la première est que le breveté ou ses ayants droit devront dans les deux ans commencer à fabriquer au Canada l'article visé. Dans le cas actuel, le commissaire a arrêté que le breveté n'aurait pas besoin de fabriquer l'article dans les deux ans, à cause de la nature dispendieuse de l'appareil. Cela étant, le brevet, dans les conditions qu'il a été émis et dans les conditions qui lui seront faites s'il est renouvelé sans aucune réserve, va donner à celui qui le détient un fort privilège, puisque ce dernier ne sera pas obligé à fabriquer au Canada l'article dans un délai quelconque. Le ministère a demandé que l'on ajoutât au bill une disposition rescindant l'arrêt du commissaire et obligeant le breveté à une fabrication dans un délai raisonnable, sous peine de nullité de son brevet. Le ministère a indiqué un délai de six mois, au bout desquels le breveté devra avoir commencé la fabrication au Canada de l'article visé, pour ensuite se conformer à l'article 38 de la loi des brevets, qui exige une fabrication non interrompue. Le commissaire des brevets et aussi le département ont donné leur approbation à cet amendement. Je prie le comité de bien vouloir agréer cette disposition qui, dans les circonstances, me paraît sage.

M. GERMAN: Lorsqu'un brevet est resté quatre ou cinq ans sans être exploité, peut-il être renouvelé et son propriétaire commencer ses affaires dans les six mois du renouvellement?

M. MACDONALD: Cela se pourrait faire si on adoptait une disposition comme celle-ci. Si le comité adopte ce bill, il remettra les brevets en vigueur, mais le concessionnaire est obligé de commencer son exploitation dans les six mois et non dans les deux ans, sous peine de voir annuler son brevet.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT L'ASSOCIATION DES COMPTABLES CANADIENS.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur ce projet de loi (n° 88), déposé par M. Forget, constituant en corporation l'association des comptables canadiens.

Sur l'article 14 (nom corporatif).

M. PERLEY: Je propose l'insertion, ligne 14, du mot "général" en remplacement du mot "canadien".

(Adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 96), déposé par M. Sharpe (de Lisgar), concernant le chemin de fer canadien du Nord.

Sur l'article 2.

M. LANCASTER: L'honorable député de Renfrew me demandait dans notre dernière réunion si nous pouvions refondre le paragraphe 2. J'y ai longuement réfléchi et je ne vois pas que nous puissions l'améliorer en aucune façon, étant donné les circonstances particulières qui se rattachent au bill. Mon honorable ami se souviendra qu'il croyait possible de donner à cet article une rédaction conforme à l'interprétation donnée des articles similaires figurant dans un ou deux autres bills analogues. Je me suis rendu compte que des conditions similaires seraient inapplicables ici, parce que, cette compagnie ne dépense pas 15 pour 100 de son capital social sur ces lignes. Après mûre réflexion, je me suis convaincu que l'adoption de l'article tel qu'il a été accepté par la commission des chemins de fer constitue pour nous le meilleur moyen d'arriver à nos fins.

M. BUCHANAN: Je désirerais savoir du ministre si la compagnie du chemin de fer canadien du Nord lui a fait la promesse qu'elle construirait, à partir du terminus occidental de la ligne de Lethbridge à Maryfield, mentionnée dans ce bill. Depuis la dernière étude que nous avons fait de cette mesure, j'ai reçu une avalanche de pétitions et peut-être cinquante lettres de gens qui disent que si l'on ne construit pas la ligne ils seront forcés de quitter le pays. A mon avis, la situation est grave, et je sais que le ministre des Chemins de fer désire sincèrement venir en aide à cette région. Je désirerais que l'on fît comprendre à la compagnie de chemin de fer canadien du Nord l'extrême importance de prendre des mesures en vue de la construction de cette ligne à partir de l'extrémité occidentale. J'ai vu à ce sujet les autorités, je leur ai exposé la situation, mais jusqu'ici je ne suis pas arrivé à les convaincre de prendre une initiative bien tranchée.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Quel est le parcours de ce chemin de fer?

M. BUCHANAN: La ligne passe au sud de la ligne de Crow's-Nest du Pacifique-Canadien—entre cette ligne et la frontière des Etats-Unis. Les habitants de cette région sont éloignés de 60 à 65 milles de tout chemin de fer et je désirerais savoir si la compagnie du Pacifique-Canadien a pris quelque mesure pour la construction de cette ligne.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux): Depuis que ce bill a été discuté, on n'a rien fait; mais j'ai répondu à plusieurs des personnes qui m'ont écrit, et dès que sir William McKenzie sera de retour, je pousserai l'affaire autant que possible.

(L'article est adopté.)

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA IMPERIAL UNDERWRITERS' CORPORATION.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 111), déposé par M. Green, concernant la Imperial Underwriters' Corporation et ayant pour objet d'ajouter à son nom les mots: of Canada.

Sur l'article 10.

M. GRAHAM: Le ministre des Finances voudrait-il bien nous donner un mot d'explication?

M. WHITE (ministre des Finances): Cette affaire est venue sur le tapis la dernière fois

que nous avons discuté les bills d'intérêt privé, mais cette Chambre ne se trouvait pas alors en aussi bonne humeur que ce soir, et il fallut ajourner l'étude d'un ou deux bills, parmi lesquels se trouvait celui-ci. Le député d'Halifax (M. Maclean) critiqua la rédaction de ce bill; mais, si je ne me trompe, il n'était pas disposé à faire valoir ses objections, puisque, d'accord avec lui, je pensais que le bill présentait des erreurs de forme.

La marche qu'il convient de suivre pour l'acquisition d'une compagnie existante, qu'elle soit provinciale ou fédérale, c'est de constituer en corporation une nouvelle société avec de nouveaux membres comme fondateurs, puis, au moyen d'un contrat, passé entre la nouvelle compagnie ainsi formée et l'ancienne, d'acheter l'entreprise de l'ancienne compagnie. Il existe un précédent pour ce bill; il y a des précédents qui permettent de constituer en une corporation nouvelle les actionnaires d'une compagnie déjà existante et de lui attribuer les pouvoirs nécessaires pour acquérir l'actif et les engagements de l'ancienne compagnie. L'objection qui, si je ne me trompe, s'est présentée à l'esprit de l'honorable député d'Halifax et que le comité a bien approfondie, venait de ce que les actionnaires de l'ancienne compagnie étaient institués actionnaires de la nouvelle compagnie constituées par la présente loi, aux mêmes conditions, en ce qui concerne le capital à payer et le chiffre du passif, que s'il s'agissait de compagnies existantes.

Ce fait, de prime abord, prête à la critique, mais dans le cas dont il s'agit, l'objection se trouve éliminée par le fait qu'une compagnie d'assurance d'Angleterre a acheté toutes les actions de la compagnie existante, la British Columbia Corporation, on ne saurait donc prétendre que ce bill place un seul actionnaire qui pourrait lui répugner. On a fait observer au comité que si le bill n'est pas adopté dans sa teneur actuelle, il en résulterait un retard d'une année, et comme on a représenté que toutes les actions se trouvent aux mains d'un seul propriétaire, on ne saurait objecter que cette loi créerait aux actionnaires de la minorité une situation qui leur répugnerait. En outre, afin que ce bill n'établisse pas de précédent embarrassant, bien qu'il existe en faveur de ce bill certains précédents, dont le dernier date de 1910, le comité a décidé dans l'article 13 du bill, qu'il faudrait, non plus les trois quarts, mais 90 p. 100 des actions pour une initiative quelconque, bien que, dans l'espèce actuelle, la compagnie anglaise en question ait acquis 100 p. 100 des actions de la compagnie c'est-à-dire, tout le capital-actions.

Eu égard à cette sauvegarde comportant qu'il doit y avoir 90 p. 100 du capital-actions, ainsi que le décète l'article 13, et avec l'entente que ce bill ne saurait créer de précédent, le comité, tenant compte de la bonne foi dont ont fait preuve les promoteurs ainsi que du précédent existant, a consenti à l'adoption du bill. Personnellement, d'accord avec le député d'Halifax, je suis d'avis que la procédure qu'il convient de suivre en pareille matière est de constituer un certain nombre de personnes en une nouvelle corporation composée, non des actionnaires de l'ancienne compagnie, mais de promoteurs qui lui sont absolument étrangers et, alors, d'autoriser cette nouvelle société à acquérir l'actif et les affaires de l'ancienne compagnie en vertu d'un contrat passé à une assemblée des actionnaires, selon la coutume en vogue

(Il est fait rapport sur le bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e DELIBERATION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DOMINION NORTHWESTERN.

La Chambre passe à la discussion des amendements apportés par le Sénat au bill (n° 68) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Dominion Northwestern.

M. LANCASTER: L'amendement du Sénat modifie le nom de la compagnie. Nous avons adopté le bill tel qu'il a été demandé, en lui laissant le nom de: compagnie du chemin de fer Dominion Northwestern; mais le Sénat a jugé à propos de lui donner le nom de chemin de fer de Régina Northwestern.

Personne ne soulève d'objection.

(Les amendements sont adoptés.)

2e DELIBERATION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER ALGOMA EASTERN.

La Chambre passe à la discussion des amendements apportés par le Sénat au bill (n° 39) concernant la compagnie du chemin de fer Algoma Eastern.

M. LANCASTER: Ces amendements modifient tout simplement les numéros des articles. Ceux-ci furent numérotés par le comité des chemins de fer de la manière ordinaire, par l'insertion des lettres (a), (b), (c) et (d) dans l'article 1, et sans numéroter les articles consécutivement, comme ils le sont dans les statuts. Le Sénat, cependant, a modifié le numérotage. C'est l'avocat de la Chambre qui d'ordinaire se charge de ce détail.

(Les amendements sont adoptés.)

2e DELIBERATION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE NORTTWEST GUARANTEE AND ACCIDENT.

La Chambre passe à la discussion des amendements apportés par le Sénat au bill (n° 46) constituant en corporation la

compagnie d'assurance Northwest Guatee and Accident.

M. NESBITT: Quels sont ici ces amendements?

M. WHITE (ministre des Finances): Dans l'article 7, paragraphe "d" aux mots:

Garantissant la fidélité des personnes occupant des postes de confiance, publics ou privés et l'exécution convenable de leur part, des fonctions et obligations que leur sont imposées par contrat, conventions ou autrement et,

Le Sénat a substitué "Garantissant l'assurance". Dans le paragraphe "e" les termes employés dans le bill sont biffés et on leur a substitué les mots "Assurance contre le bris de glaces". Il a employé les termes techniques qui s'appliquent à la nature de l'assurance, sans la définir, comme le fait le bill. En d'autres termes, la loi des assurances fournira la définition nécessaire.

(Les amendements sont adoptés.)

2e DELIBERATION DU BILL CONCERNANT LA REGAL TRUST COMPANY.

La Chambre passe à la discussion des amendements apportés par le Sénat au bill (n° 73) en vue d'autoriser la Regal Trust Company.

M. WHITE: Le Sénat a changé le nom. Au lieu du nom "Regal" il a substitué le mot "Premier".

(Les amendements sont adoptés.)

2e DELIBERATION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE CALGARY A EDMONTON ET A FORT-McMURRAY.

La Chambre passe à la discussion des amendements apportés par le Sénat au bill (n° 77) pour autiriser la compagnie de chemin de fer Calgary à Edmonton et à Fort-McMurray.

M. NESBITT: Pourrais-je demander en quoi consistent ces amendements?

M. LANCASTER: Il s'agit simplement d'un changement de nom. Nous avons adopté le bill sous le nom de Calgary-Edmonto-Fort-McMurray, mais il paraît qu'il existe un autre chemin de fer qui a le mot Edmonton dans son titre et les promoteurs n'ont pas d'objection à ce que le Sénat supprime le mot "Edmonton" de sorte que le nom de la compagnie sera la ligne Calgary-Fort-McMurray.

M. OLIVER: Je m'oppose énergiquement à cet amendement. Je crois que c'est injustifiable de la part du Sénat.

M. LANCASTER: Tout ce qu'on m'a dit c'est que quelqu'un avait soulevé l'objection qu'un autre chemin de fer portait le nom d'Edmonton et les promoteurs du bill au Sénat ont consenti au changement. Si les promoteurs acceptent le changement, je ne vois pas bien comment le comité des chemins de fer peut s'y opposer.

M. OLIVER: Si on attache quelque importance à cette charte de chemin de fer et au nom de la compagnie, le nom sous lequel elle a été autorisée par la Chambre est le nom que cette Chambre a accepté et avec tout le respect dû au Sénat, en ma qualité de représentant d'Edmonton, je proteste contre la décision du Sénat et je demanderai à la Chambre de maintenir le nom sous lequel le bill a été adopté par la Chambre. Je me permets de dire qu'aucune bonne raison n'a été donnée pour ce changement qui ne devrait pas être autorisé avant qu'un motif suffisant ait été fourni.

M. ARMSTRONG (Lambton): On a objecté au Sénat qu'il y avait actuellement la ligne Calgary-Edmonton qui passe par Edmonton, et on a pensé que cela pourrait créer un conflit. Par conséquent, le mot "Edmonton" a été supprimé. J'ai communiqué avec les promoteurs du bill et plutôt que de le voir ajourner, ils ont accepté le changement.

M. OLIVER: Si on n'avait pas l'intention de faire passer ce chemin de fer à ou près d'Edmonton, dans la direction de Calgary à Fort-McMurray, ce serait une raison suffisante pour changer le nom, mais si la ligne doit passer à ou près d'Edmonton, je maintiens qu'il est important que le nom primitif soit conservé. Le fait qu'il existe un chemin de fer du nom de Calgary-Edmonton n'est pas suffisant pour refuser le nom de Calgary-Edmonton-Fort-McMurray à une compagnie de chemin de fer absolument différente.

M. l'ORATEUR: La procédure régulière serait de présenter une motion par laquelle vous déclarez repousser l'amendement du Sénat.

M. PERLEY: Je suggérerais que le bill reste en suspens et l'honorable député aurait la possibilité de discuter avec les promoteurs du bill.

(Le projet de loi est réservé.)

2e LECTURE.

De divers projets de loi:

Bill (n° 128), présenté par M. Marshall pour faire droit à Mary Susan Marlatt.

Bill (n° 129), présenté par M. Buchanan pour faire droit à Frances Lagora Anderson.

Bill (n° 130), présenté par M. Douglas pour faire droit à Ruby Christina Foy.

Bill (n° 131), présenté par M. Fripp pour faire droit à Malcolm Smith.

Bill (n° 132), présenté par M. MacNutt pour faire droit à John Caldwell Richards.

Bill (n° 133), présenté par M. McCraney pour faire droit à George Daniel Ingleby.

Bill (n° 134), présenté par M. Northrup pour faire droit à Walter Wangrave Hughes.

Bill (n° 135), présenté par M. Smyth (Algoma) et relatif à la Nipissing Central Railway Company.

Bill n° 136, présenté par M. Stevens pour constituer en corporation The Grand Lodge of the Benevolent and Protective Order of Elks of the Dominion of Canada.

Bill n° 137, présenté par M. Stevens, pour autoriser The Canada Preferred Insurance Company.

Bill n° 138, présenté par M. Northrup, pour faire droit à Isabella Lee Brewster.

Bill n° 139, présenté par M. Bennett (Calgary), pour faire droit à William Froste.

Bill n° 140, présenté par M. Pardee, pour faire droit à William Monds.

Bill n° 141, présenté par M. Wallace, pour faire droit à Charles Frederick Tarling.

Bill n° 142, présenté par M. Morrison, pour faire droit à Jesse Wilbert Hearns.

Bill n° 143, présenté par M. Carvell, pour faire droit à Louise Margaret Ruth Ridge.

Bill n° 144, présenté par M. MacNutt, pour faire droit à Edward Mackay Creighton.

Bill n° 145. présenté par M. Fripp, pour faire droit à Mabel Kent Lacey.

Bill n° 146, présenté par M. Northrup, pour faire droit à Nathan Louis Nathansen.

Bill n° 147, présenté par M. Schaffner, pour faire droit à Fanny Maria Gogarty.

Bill n° 148, présenté par M. Aikins, pour autoriser la Canadian Premier Fire Insurance Company.

Bill n° 149, présenté par M. Robidoux, conserant la Buctouche Railway and Transportation Company, pour en changer le nom en celui de la Moncton and Northumberland Strait Railway Company.

Bill n° 150, présenté par sir Edmund Osler, concernant The Real Estate Loan Company, of Canada.

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Bill n° 117, présenté par M. Aikins et relatif à la Canadian Western Railway Company.

Bill n° 112, présenté par M. Turriff et relatif à la North Empire Fire Insurance Company.

M. PERLEY.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Service des phares et des côtes—Le pilotage en aval de Québec, $3,000.

M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): A propos des observations faites par mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair), avant six heures, je dirai que les nominations pour les stations de sauvetage dans tout le pays ont été faites en tenant compte de la compétence des candidats.

En réponse à mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) je dirai qu'il est vrai qu'il y a dans la ville de Saint-Jean un comité consultatif de patronage que je consulte au sujet des nominations, parce qu'il m'est absolument impossible, comme à tout autre ministre, éloigné pendant très longtemps de sa circonscription, de se tirer d'affaire sans un tel comité. Je crois que mon honorable ami a agi ainsi quand il était ministre. Un comité de patronage n'a pas la haute direction des nominations qui sont faites seulement après l'approbation par des officiers, de la compétence des hommes recommandés par le comité. Dans quelques cas on a recommandé des gens qui n'avaient pas la compétence voulue et ils n'ont pas été nommés. Mon honorable ami a fait quelques remarques au sujet des inspecteurs de dragage. Le nom me vient à l'esprit d'un de ces hommes qui s'est occupé de dragage à Saint-Jean et il ne fait partie du comité que depuis juillet dernier, parce qu'il est membre de la législature provinciale. Au moment ou mon honorable ami dirigeait le patronage, il avait beaucoup d'égards pour l'opinion de deux citoyens de Saint-Jean au sujet des nominations. Ces deux messieurs s'occupaient beaucoup des entreprises de dragage dans cette circonscription. Autant qu'il m'est permis de m'en rendre compte ceux qui ont été nommés comme inspecteurs de dragage sont des hommes très respectables dont la réputation et la conduite ne peuvent être attaqués et qui ne feraient rien de contraire à leur devoir. Je crois que tout ce qui touche à ce crédit a été expliqué à l'entière satisfaction du comité avant six heures.

M. EMMERSON: A propos des stations de sauvetage, je dirai qu'un grand nombre d'hommes ont été révoqués, dont quelques-uns sans avis. Ces hommes avaient de l'expérience et n'avaient pas été placés là à l'origine à cause de leurs opinions politiques. Quelques-uns étaient employés depuis de nombreuses années. Leur expérience était d'une certaine valeur pour le pays. Il y a dans ce travail un esprit de sacrifice dont sont fiers un grand nombre de gens qui vivent sur la côte.

Simplement parce que ces hommes n'avaient pas la nuance politique du Gouvernement du jour, ce n'est pas une raison pour que le département s'abaisse à faire des destitutions de ce genre. Je parle d'une question importante et qui comporte un danger pour la vie des marins qui naviguent sur ces côtes. Je dis que le Gouvernement s'occupe de bien petites choses quand, pour des opinions politiques, il renvoie des hommes qui sont très exercés et qui ont une longue expérience des stations de sauvetage. Il n'en est pas ainsi en Angleterre, ni même aux Etats-Unis. Nous parlons du système de partage des faveurs publiques en vogue dans la république voisine, mais parmi les employés des stations de sauvetage situées sur la côte entre Calais (Maine) et la Floride, je prétends qu'on n'a pas fait de destitutions simplement pour complaire au Gouvernement du jour. Nous ferions bien de suivre à cet égard l'exemple de l'Angleterre et des Etats-Unis. Je reconnais que, pour une nouvelle nomination, il est parfaitement régulier que le représentant de la circonscription soumette au ministre le nom d'un candidat dûment qualifié. Je crois devoir dire que dans ma circonscription il y a eu un bouleversement complet, et des gens qui étaient au service depuis des années, non seulement sous le Gouvernement précédent, mais sous le Gouvernement antérieur, et travaillaient sur le bateau d'hiver entre le continent et l'île du Prince-Edouard, ont été destitués simplement pour de mesquines questions de politique. C'est, pour le moins, dégradant que cet état de choses existe, cela ne convient pas à un gouvrnement d'un pays comme le nôtre de se soumettre aux volontés de ces affamés qui suivent le parti.

Je crois que jamais un gouvernement n'agi ainsi et j'espère que le Gouvernement actuel résistera à tous les efforts et ne consentira pas à de nouvelles destitutions parmi les employés qui ont conservé leurs positions.

M. PUGSLEY: Je félicite l'honorable député de Wesmoreland d'avoir porté si énergiquement cette question à l'attention du comité. C'est une grande faute de la part d'un parti politique et, surtout de la part du Gouvernement actuel, d'ordonner ainsi des destitutions en masse, uniquement parce que des fonctionnaires ont exercé leur droit d'électeur. On a aucune excuse pour le renvoi de ces hommes qui, depuis des années, étaient employés dans ces stations de sauvetage et la faute du Gouvernement est encore plus grave, parce que lorsque les ministres actuels étaient dans l'opposition, ils étaient tous fortement opposés à ces destitutions. Ce n'est pas sans une certaine surprise que je vois l'honorable député de Peel (M. Blain)—qui se faisait applaudir par tous les membres de son parti quand il dénonçait l'introduction de la politique dans des questions de cette nature—ne pas trouver un mot à dire pour protester contre ces exécutions. Ce qui révolte l'opinion publique, c'est de voir que les mêmes hommes qui sont aujourd'hui au pouvoir font exactement ce qu'ils dénonçait avec tant de violence, quand ils étaient dans l'opposition.

L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) me communique une liste de douze employés des stations de sauvetage qui ont été destitués et, dont sept l'ont été sans enquête préalable, sans la moindre enquête. Peut-on donner la moindre excuse pour agir ainsi? Comme le faisait remarquer l'honorable député de Westmoreland, il est très important que ces stations soient entre les mains d'hommes expérimentés et cependant, ceux qui remplissaient ces fonctions depuis des années, pour une bien faible rémunération, sont impitoyablement mis à la porte sans enquête. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries prétend qu'il ne lui est pas possible de s'acquitter de ses fonctions comme ministre sans le concours de ces comités chargés de le conseiller concernant les destitutions et les nominations.

M. HAZEN: Le comité n'a jamais demandé la destitution d'un seul employé, à Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Alors, ce sont les nominations qui sont faites sur la recommandation du comité. L'honorable ministre peut-il nous dire qui a conseillé le renvoi des anciens inspecteurs de dragage.

M. HAZEN: Je parlais de ceux qui occupent des emplois dans l'administration à Saint-Jean. Que mon honorable ami aille à la douane et au bureau de poste, au bureau du revenu de l'Intérieur, à Saint-Jean, et il constatera pas un seul fonctionnaire n'a été destitué. Dans le département de la Marine, il y avait des employés temporaires et ils ont été changés, comme cela se pratique toujours, lorsqu'un nouveau gouvernement prend la direction des affaires.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre est complètement dans l'erreur quand il prétend que les employés temporaires sont toujours congédiés, lorsque survient un changement de Gouvernement. Les employés en question ne figurent pas sur la liste du personnel comme des centaines d'autres fonctionnaires, par tout le pays. Les inspecteurs des édifices publics, les ingénieurs, les contre-maîtres des travaux ne sont pas des fonctionnaires permanents. Dans le service extérieur, pour un fonctionnaire les contre-maîtres des travaux, ne sont pas et l'honorable ministre élude la question quand il dit que le comité de Saint-Jean n'a pas demandé la destitution d'un seul fonctionnaire permanent. Il admet qu'il a congédié et remplacé, à la demande de son

comité, des hommes employés dans le service extérieur et qu'il désigne sous le nom d'employés temporaires.

Il y a quelques années la Chambre s'est prononcée en faveur de l'abolition de ces comités et paraissait unanime à demander à ce que les ministres et les députés fissent eux-mêmes ce travail. Le comité de la ville de Saint-Jean avait été aboli du temps du gouvernement précédent, en conformité de ce qui paraissait être le désir unanime de la Chambre.

Je répète que ce qui révolte surtout l'opinion publique, c'est de voir les ministres actuels faire exactement ce qu'ils dénonçaient avec tant de violence lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Je m'attends toujours à voir l'honorable député de Peel (M. Blain) se lever et dénoncer avec indignation ceux qui font aujourd'hui ce qui le choquait si fort autrefois.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait un aveu qui mérite d'être pris en sérieuse considération par son département et celui des Travaux publics. Il a déclaré qu'un membre de la compagnie qui exécute de grands travaux de dragage dans le port de Saint-Jean, est membre du comité qui recommande la nomination des inspecteurs de ces travaux. Le ministre a ajouté que cet entrepreneur qui est aussi membre du comité, est également membre de la législature provinciale. Cela ne fait rien à la chose. Je suppose que le nom de l'inspecteur en question, qui est un des citoyens les plus influents. . .

M. le PRESIDENT (M. Middlebro): Je demande à l'honorable député de s'écarter le moins possible de l'objet en discussion.

M. PUGSLEY: C'est ce que je fais et j'explique que tant que le ministre ne nous aura pas fourni des renseignements complets. . . .

M. le PRESIDENT: Le comité discute en ce moment un crédit affecté au système de pilotage à Québec, et je crois que l'honorable député discute une question de dragage à Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Je discute la question générale de la nomination des fonctionnaires par les comités chargés de distribuer des faveurs ministérielles. C'est une question importante qu'il est permis de discuter lorsqu'il s'agit des crédits d'un département quelconque.

M. le PRESIDENT: La question peut être importante, mais elle n'a pas de rapport avec l'obet en discussion.

M. PUGSLEY: Je maintiens qu'elle en a.

M. le PRESIDENT: Je dis qu'elle n'en a pas.

M. PUGSLEY: M'ordonnez-vous de me taire? Dans ce cas, j'en appelle de votre décision à la Chambre. Va-t-on nous bâillonner comme jamais un gouvernement n'a tenté de le faire dans la discussion des affaires publiques, surtout lorsque la Chambre siège en comité des subsides, alors que la plus grande latitude est toujours accordée dans la discussion? L'opposition n'a pas du tout l'intention de retarder l'adoption du budget supplémentaire; nous avons même fait savoir aux " whip " ministériel que nous consentons à ce que tous les crédits soient votés avant six heures, demain après-midi. Dans ces conditions, je ne suis pas disposé à me laisser bâillonner, à moins que la Chambre ne m'ordonne de me taire.

M. HAZEN: Permettez à l'honorable député de continuer.

M. le PRESIDENT: Le ministre consent à ce que la discussion se continue et je ne m'y oppose pas. Je persiste cependant à dire que la question du dragage à Saint-Jean n'a pas de rapport avec celle du pilotage à Québec.

M. PUGSLEY: Vous avez laissé le ministre discuter longuement cette question et vous ne me permettriez pas de répondre?

M. LEMIEUX: Tout cela fait voir l'inconvénient qu'il y a à ne pas faire présider le comité par l'Orateur suppléant, qui reçoit un joli salaire pour remplir cette fonction et qui trouve le temps de réunir dans son cabinet des agents d'élection, pour préparer la défense du secrétaire d'Etat, ainsi que la chose a été démontrée par les affidavit qui ont été lus hier soir. Nous changeons de président tous les cinq minutes et j'ai vu un président recevoir des conseils et des avis des membres de la droite. Le parti libéral ne tolérera pas cela.

M. HAZEN: Toute cette indignation n'a pas sa raison d'être.

M. CARVELL: Nous sommes traités de la même manière au comité des comptes publics.

M. HAZEN: Et l'honorable député de Carleton n'a pas raison de s'emporter comme il le fait. Avant la suspension de la séance, à six heures, j'ai donné, aussi complètement que possible, tous les renseignements et toutes les explications qui m'ont été demandés par les membres de la gauche. Le président actuel du comité ne présidait pas avant la suspension de la séance, quand cette question est venue sur le tapis.

M. LEMIEUX: Cette question est elle venue en discussion avant six heures?

M. HAZEN: Oui, mais ce n'était pas notre collègue qui présidait. Strictement parlant, je crois que le président a raison,

mais vu que c'est moi qui suis chargé de la présentation de ces crédits et qui a la responsabilité de les faire voter par la Chambre, je me permettrai de lui dire que je n'ai pas la moindre objection à ce que les honorables députés introduisent dans la discussion des questions étrangères au crédit.

Cependant mes honorables amis devraient avoir quelque égard pour le règlement et limiter autant que possible la discussion au crédit qui est soumis au comité. Je serai toujours trop heureux de donner à mes honorables amis tous les renseignements possibles au sujet de cet item ou de tout autre relevant de mon département.

M. PUGSLEY: Je remercie l'honorable ministre de la Marine de la courtoisie dont il a fait preuve en conseillant au président de nous accorder une latitude raisonnable.

M. HAZEN: En toute justice, je dois aussi rappeler qu'avant la suspension de la séance, j'ai fait observer à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) que la question du service de sauvetage était étrangère au crédit en discussion et qu'elle pourrait être plus régulièrement débattue, lorsqu'il s'agira de voter un crédit affecté à ce service. A la suite de cette observation, l'honorable député a déclaré qu'il ne faisait que mentionner le fait en passant et se réservait d'engager la discussion plus tard.

M. PUGSLEY: C'est parfaitement exact. Mais mon honorable ami comprend que l'opposition est un peu susceptible, en ce qui concerne la conduite de ces présidents temporaires qui viennent présider les uns après les autres. Nous croyons avoir la preuve que des présidents ont été choisis pour un objet particulier et après avoir reçu des instructions en conséquence.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut être certain qu'il se trompe, s'il croit cela.

M. PUGSLEY: Je pourrais convaincre mon honorable ami que je ne commets pas d'erreur. Ce que je dis ne s'applique pas au président que nous avons maintenant.

M. le PRESIDENT: Je n'avais pas la moindre idée qu'on me demanderait de remplir la fonction de président et j'ai pris un soin jaloux de ne pas occuper le fauteuil au cours de tout ce débat.

M. PUGSLEY: Cela nous intéresse grandement, parce que nous avons raison de croire qu'on a demandé à certains membres de cette Chambre de remplir la fonction de président dans un but désigné et pour obéir à certains ordres en temps voulu. Donc, cette question nous concerne un peu, et nous ne voulons pas qu'on mette des entraves à une discussion raisonnable. Mon honorable ami a dit—cela ne peut être nié—que, lorsque la Chambre discuterait le budget principal, il y aurait un crédit à propos duquel on pourrait discuter tout ce qui se rattachait à la révocation de ces fonctionnaires. Il est plutôt probable que nous n'aurons jamais l'occasion de discuter le budget principal.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. PUGSLEY: On ne nous a pas encore invité à étudier ces crédits et nous sommes à la veille de passer la fin de l'exercice financier. Nous n'aurons évidemment pas le temps de nous occuper sérieusement de ces crédits avant le début du prochain exercice, puisque cette étude exigerait au moins trois mois, s'il faut en juger par ce qui s'est produit dans le passé.

M. HAZEN: Les honorables députés auront amplement le temps d'étudier le budget principal.

M. PUGSLEY: Nous pourrions ne pas en arriver à ce budget; certains bruits circulent, et il peut se faire que ce soit maintenant la meilleure occasion qui nous soit offerte de débattre ces questions.

L'honorable ministre a fait allusion aux travaux de dragage et aux inspecteurs qui surveillent les travaux qu'on est en train d'exécuter à Saint-Jean. Il a parlé du comité chargé de la distribution des faveurs ministérielles. Il avoue que ce comité recommande la nomination des inspecteurs et qu'au nombre de ceux que composent le comité en question se trouve l'un des membres les plus en vue de cette compagnie de dragage. Je n'ai rien à dire contre la réputation des inspecteurs, je ne les connais pas; mais je dis qu'il est excessivement déplorable, qu'il est contre l'intérêt public qu'un comité semblable, dont le membre le plus important possède des intérêts dans cette compagnie de dragage, présente à la nomination du ministre les inspecteurs de dragage qui doivent constater la nature et la quantité des matières ainsi enlevées et dont les calculs serviront de base au ministère des Travaux publics lorsque ce dernier devra acquitter le coût de ces travaux.

M. HAZEN: Je crois que tous les inspecteurs ont été nommés avant que la personne en question ne fût devenue membre de ce comité. En effet, ce n'est qu'au mois de juillet dernier que cet homme a commencé à faire partie de ce comité.

M. PUGSLEY: Si je connais bien la personne en question, je dis que c'est elle qui remplit la fonction de président de l'association conservatrice de Saint-Jean.

M. HAZEN: Ah! non.

M. PUGSLEY: Je veux parler de M. Baxter.

M. HAZEN: Je fais allusion à M. Lockart. Autant que je sache, M. Baxter ne s'occupe de dragage, ni de loin ni de près.

M. PUGSLEY: Si le bruit qui court est exact, il a déjà exécuté des travaux de cette nature, mais je puis me tromper. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami parle de M. Lockart. A-t-il étudié attentivement la recommandation qui se rattache à la nomination d'inspecteurs, et cela, au point de pouvoir constater qu'aucun des membres du comité chargé de distribuer les faveurs ministérielles n'a d'intérêts dans ces travaux de dragage?

M. HAZEN: Autant que je sache, aucun d'eux n'a d'intérêts dans ces travaux.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami s'est-il enquis de la chose?

M. HAZEN: Je connais parfaitement ces personnes et je sais ce qui se passe à Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami dit que M. Lockart est le seul membre de cette compagnie qui fait partie du comité en question.

M. HAZEN: Oui, autant que je sache.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me donner les noms des membres de ce comité chargé de la distribution des faveurs ministérielles, si ce n'est pas ce soir, plus tard?

M. HAZEN: Je me demande si cela me serait possible, car il s'agit d'une question personnelle.

M. PUGSLEY: Que mon honorable ami me permette de lui dire que ses observations à l'endroit des deux hommes qui exécutaient, avant ce jour, les travaux de dragage dans le fleuve Saint-Jean, n'ont aucun rapport avec la question, parce qu'il est à ma connaissance personnelle qu'ils n'ont jamais fait partie du comité chargé de la distribution des faveurs ministérielles lorsque les travaux de dragage se sont poursuivis à cet endroit: A tout événement, tout le temps que j'ai rempli la fonction de ministre des Travaux publics, ni l'une ni l'autre de ces personnees ne faisait partie d'un comité chargé de surveiller la distribution des faveurs ministérielles. Je n'ai jamais pris leur avis lorsqu'il s'est agi de nommer des inspecteurs de dragage et je n'ai jamais présenté de candidat, soit directement, soit indirectement.

M. HAZEN: Mon honorable ami ne saura nier que ces personnes ont exercé une très grande influence sur toutes les questions qui se sont soulevées à Saint-Jean et sur tout ce qui se rattachait aux nominations à des emplois publics. Je ne dis pas que c'étaient eux qui nommaient aux divers emplois, mais mon honorable ami sait qu'il n'y a pas dans toute la ville de Saint-Jean d'hommes qui exercent une plus grande influence politique que ceux dont je viens de parler.

M. PUGSLEY: Je ne puis parler que de ce qui s'est passé tout le temps que j'ai été ministre des Travaux publics, or, au cours de ce laps de temps, ces personnes n'ont exercé aucune influence dans la nomination à des emplois qui relevaient du Gouvernement fédéral.

Elles n'ont pris publiquement la moindre part aux affaires politiques; elles n'ont assisté à aucune assemblée publique; elles ne faisaient pas partie du comité chargé de la distribution des faveurs politiques et, à ma connaissance elles n'ant pas exercé la moindre influence sur les nominations aux emplois publics.

M. HAZEN: Mon honorable ami sait que ce ne sont pas les hommes qui s'occupent le plus activement de politique qui exercent la plus grande influence.

M. PUGSLEY: Il est une autre question dont je veux parler; elle se rapporte à ce montant qu'il faut consacrer au paiement des allocations et dépenses contractées au sujet de la commission nommée pour faire un rapport sur le système de pilotage en bas de Québec. Je me plains à propos du trop grand nombre de commissions que le Gouvernement a nommées depuis son arrivée à la direction des affaires de ce pays. C'est le gouvernement par commission. J'aimerais savoir combien on a nommé de commissions différentes pour différentes fins depuis que ce Gouvernement est à la tête des affaires du Canada. Je crois qu'on pourrait les compter par douzaines et par douzaines. Ces commissions coûtent très cher au pays et elles accomplissent un travail que les départements devraient faire eux-mêmes. Je tiendrais à connaître pourquoi les fonctionnaires de ce département ne pourraient pas s'enquérir du système de pilotage en vigueur dans le Saint-Laurent et faire rapport.

M. HAZEN: Je vais indiquer la raison de cet état de choses à l'honorable député. En nommant cette commission, nous nous sommes rendus aux instances des compagnies de navigation et à celles des pilotes eux-mêmes. Ces derniers demandent que, lorsqu'on tient une enquête, l'un d'entre eux soit nommé, de façon à protéger leurs intérêts et à exposer à la commission tous les points qui se rapportent au pilotage du Saint-Laurent. Cette question fut débattue avec les principaux intéressés, et l'on a jugé qu'une commission composée d'hommes possédant une connaissance pratique—non théorique—de ce système de pilotage et qui compterait aussi un bon nombre de fonctionnaires du ministère aussi bien rensei-

gnés sur toutes ces questions, devrait s'enquérir de tous ces détails et préparer un rapport qui aurait une valeur exceptionnelle. On s'est demandé si nous devrions avoir une enquête conduite par les fonctionnaires du département, ou une enquête tenue par une commission composée d'hommes pris en dehors du ministère et possédant une connaissance pratique de tous ces détails; nous avons décidé d'instituer une telle commission dans l'intérêt de ceux qui désirent améliorer les conditions du pilotage. La commission fut organisée et, autant que nous en pouvons juger d'après les opinions des journaux et autres, la composition de cette commission a rencontré l'approbation générale.

M. PUGSLEY: Nonobstant ce que mon honorable ami vient de dire, je crois que c'est là dépenser inutilement les deniers publics.

Je me demande pourquoi le département ne ferait pas lui-même cette enquête, en fournissant aux divers intéressés l'occasion d'exposer leur cause, de sorte que le ministre connaîtrait leurs vues sur cette question. Je reconnais l'importance de cette commission, mais il me semble qu'il n'y a rien qui mélite en faveur de la nomination de commissaires chargés de s'enquérir de questions que le ministre, aidé des fonctionnaires sous ses ordres, devrait être en état de résoudre lui-même. Ce n'est là qu'un cas entre plusieurs. Mon honorable ami a nommé, il n'y a pas longtemps, une coummission chargée de s'enquérir de tout ce qui se rattache à nos pêcheries. Cela représente un fardeau pour le trésor public, et les cas que j'ai mentionnés ne sont que deux de toute une série de commissions nommées pour différents objets depuis l'arrivée de ce Gouvernement à la direction des affaires du Canada. Je le répète, c'est un cabinet qui gouverne par commission; il retient l'aide d'étrangers qu'il paie aux dépens du trésor, pour accomplir un travail qu'il peut exécuter lui-même aidé des fonctionnaires de l'Etat qui sont payés pour accomplir telle besogne. C'est sur ce principe général que je m'appuie pour combattre une pratique semblable. Je profiterai de l'occasion pour demander à l'honorable ministre des Finances (M. White) si ces crédits supplémentaires terminent la besogne pour l'exercice en cours, c'est-à-dire, si les montants indiqués ici lui permettront de faire face à toutes les obligations de ce pays jusqu'au 31 mars.

M. WHITE (ministre des Finances): Je crois pouvoir répondre dans l'affirmative à mon honorable ami. Il doit savoir que j'ai déposé le budget principal au cours de la session de 1911-12, au mois de janvier, je crois. Des crédits supplémentaires—que je pourrais appeler "crédits supplémentaires principaux"—furent déposés au cours du mois d'avril. Il s'agit donc ici des derniers crédits supplémentaires qui terminent l'exercice financier le 31 de ce mois. Autant que je sache, le montant total des crédits pour l'exercice 1912-13 se retrouve dans les trois catégories de prévisions dont j'ai parlé et dont celle-ci est la dernière.

M. PUGSLEY: Le montant en est considérable, en vérité.

M. WHITE: Le montant des deux groupes de crédits que j'ai présentés au cours de l'année 1912 et auquel j'ai fait allusion, s'élevait à environ $169,000,000, chiffre auquel il faut ajouter celui de $5,000,000 stipulé ici, ce qui représente environ $174,000,000. Il va s'en dire—et mon honorable ami n'ignore pas ce détail—qu'on ne dépense jamais le plein montant indiqué. On peut donc déduire de ce dernier 8 ou même 10 p. 100, moins ou plus, suivant le cas. Je crois que les dépenses pour l'exercice qui se terminera le 31 mars représenteront peut-être $153,000,000 ou $154,000,000, mais ce n'est ici qu'une simple estimation.

M. GERMAN: Si un entrepreneur ayant exécuté au cours de l'an dernier certains travaux pour le compte d'un ministère, de celui des Travaux publics, par exemple, réclame à ce dernier une certaine somme que l'auditeur général ne se croit pas autorisé à payer par les stipulations du contrat, mais que le ministère considère comme une créance légitime, n'a-t-on pas raison, en pareil cas, d'inscrire un petit montant dans un nouveau budget supplémentaire?

M. WHITE: Sans doute. Supposons que, contrairement à ce que je pense, la somme entière ne soit pas inscrite au budget ou qu'il reste encore à solder quelque créance légitime: nous serions tenus d'inscrire les sommes nécessaires au budget supplémentaire que je déposerai vraisemblablement en avril ou mai. Si nous ne le faisions pas, nous pourrions encore les insérer au budget de mars 1914, tout comme nous avons fait pour certains articles du budget de 1913. Le fait de considérer ce budget supplémentaire comme le dernier de l'exercice 1912-1913 n'expose aucune créance légitime à être écartée.

M. PUGSLEY: L'objet de ces budgets supplémentaires est, naturellement, de permettre de solder toutes les créances admises et approuvées.

M. WHITE: Je crois que le présent budget embrasse le reste de la dépense pour l'exercice 1912-1913.

M. PUGSLEY: Après l'élection, la compagnie de dragage de Saint-Jean ne fut pas lente à changer de personnel; quinze jours ne s'étaient pas encore écoulés que nos amis les conservateurs faisaient l'acquisition de l'actif de la compagnie et prenaient possession des dragueurs et des entreprises

de dragage. C'est pour cela, sans doute, que depuis dix-huit mois on n'entend plus le député d'York (M. Crocket) souffler mot du dragage qui se fait à Saint-Jean.

M. HUGHES (ministre de la Milice): S'exécute-t-il au même prix?

M. PUGSLEY: Absolument. Le bruit court à Saint-Jean que les dragueurs extraient maintenant beaucoup plus de boue qu'autrefois?

M. HUGHES: Est-ce bien vrai?

M. PUGSLEY: Je l'ignore; c'est un bruit qui court. A en croire les journaux, ordre aurait été donné il y a trois ou quatre mois de suspendre les travaux de dragage de la partie ouest du port de Saint-Jean; ils furent effectivement suspendus parce qu'il ne restait plus de fonds. Peu de temps après, on les reprenait. L'épuisement des fonds signifie que le coût des travaux exécutés cette année ne sera soldé que l'an prochain. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de me renseigner là-dessus?

M. HAZEN: C'est une chose qui se répète depuis plusieurs années.

M. PUGSLEY: Oui, mais je prétends que le paiement de ces travaux devrait faire l'objet d'un article du budget supplémentaire, sans quoi les dépenses ne se trouveraient pas soldées jusqu'à la clôture de l'exercice. S'il restait encore à solder nue créance de $30,000 à $40,000, ou même de $50,000 à $70,000, pour travaux exécutés au cours de cette année, cette somme devrait être inscrite au budget supplémentaire, sinon la situation financière du pays ne se trouve pas établie de façon exacte.

M. HAZEN: Si je me rappelle bien, certain article du budget supplémentaire de l'an dernier se rapportait à des ouvrages faits l'année précédente. En avril dernier, l'épuisement du crédit nous obligeait à voter une somme additionnelle requise pour des ouvrages accomplis au cours de l'exercice précédent. C'est la chose qui, si je ne me trompe, se pratique depuis trois ou quatre ans.

M. PUGSLEY: Cela ne devrait pas être.

M. WHIE: Il conviendrait sans doute que le budget embrassât toutes les dépenses connues de l'année à laquelle il se rapporte, mais il arrive souvent qu'un exercice empiète sur l'autre, ce qui n'a rien d'étonnant quand on songe à l'importance et à la multiplicité des entreprises de l'Etat. Ainsi, mon honorable ami remarquera l'inscription au budget d'un crédit supplémentaire de $8,000 destiné à la commission des champs de bataille de Québec. La raison d'être de cette inscription, la voici: il y a quelque temps, on m'apprenait que la commission, ayant commencé un certain ouvrage et épuisé son crédit, demandait si elle pouvait poursuivre son travail, faisant observer qu'il y avait tout lieu de le faire et de ne pas congédier son personnel. Je répondis que j'inscrirai au budget supplémentaire de l'exercice courant la somme demandée, quitte à la déduire, s'il y avait lieu, du crédit que j'avais inséré au budget principal de 1913-1914.

Je ne connais rien de l'affaire dont parle l'honorable député, mais il doit savoir que l'auditeur ne peut effectuer de paiements qu'en tant qu'ils sont autorisés par le budget de l'exercice courant. Lorsqu'un ministère nous démontre que la suspension de certains travaux pourrait occasionner des pertes sérieuses, je considère qu'il y a lieu d'étudier le cas et qu'on ne saurait guère nous blâmer d'inscrire un crédit au budget supplémentaire de l'exercice prochain s'il y a empiétement d'un exercice sur un autre ou si l'insuffisance de quelque crédit nous oblige à grever davantage le budget du prochain exercice. C'est ce qui s'est fait. Il y a toujours forcément une certaine somme d'arriéré, je conviens cependant qu'il faut, autant que possible, faire en sorte que le budget de l'exercice courant embrasse la totalité des dépenses de l'année.

M. PUGSLEY: Les travaux de dragage qui s'exécutent à Saint-Jean reviennent disons à $60,000 ou $70,000 par mois. Mettons qu'ils ne coûtent que $40,000.

S'il est vrai que le crédit était épuisé et que l'on a ordonné aux entrepreneurs de poursuivre leur travail, avec l'entente qu'ils attendraient l'ouverture d'un nouveau crédit, un état de compte devrait être fourni chaque mois, certifié par les inspecteurs, approuvé par l'ingénieur en chef du ministère et, suivant le cours ordinaire des choses, transmis au ministère des Finances. Or, dans le cas actuel, le ministère des Travaux publics garde les états de compte.

Mon honorable ami ne considère-t-il pas que la somme nécessaire devrait être inscrite au budget supplémentaire du présent exercice? Les travaux ont été exécutés cette année et si cette somme n'est pas portée au budget supplémentaire de l'exercice courant, il restera une dette d'à peu près $150,000 dont le Parlement ne saura rien et dont le montant grèvera le budget principal de l'année prochaine, ce qui ne devrait pas être, puisque les budgets supplémentaires sont censés embrasser toutes les obligations contractées au cours de l'exercice. Si l'état de choses que je signale là existe réellement, le ministre des Finances n'y trouvera-t-il pas à redire?

M. HAZEN: Mon honorable ami ne pense-t-il que mieux vaudrait attendre, pour discuter ce point, que nous en soyons rendus à l'examen du budget des Travaux publics? A quoi bon discourir sur le dragage quand il s'agit d'un crédit pour solder les dépenses

d'une commission de pilotage? Les travaux publics sont l'objet d'un article du budget supplémentaire, dont on pourra prendre occasion pour traiter ce sujet-là.

M. WHITE: En principe, mon honorable ami a pleinement raison de dire que le budget devrait embrasser toutes les dépenses de l'année; mais les lacunes sont inévitables quand il s'agit d'un ministère dont l'activité s'exerce dans toute l'étendue du territoire. L'honorable député (M. Pugsley) indique un système qui serait la perfection même; mais il conviendra qu'à l'époque où il dirigeait le ministère des Travaux publics, son budget n'était pas conçu aussi parfaitement que cela. Nous visons tous à la perfection, mais tout le monde n'a pas autant de bonheur que le ministre de la Milice.

M. PUGSLEY: Quand nous en serons rendus à l'examen de ses crédits, nous ferons voir que c'est un veinard. Il a obtenu l'automobile qu'il désirait avoir pour son usage particulier.

M. GRAHAM: Il a circonvenu chacun de ses collègues du cabinet.

M. PUGSLEY: A Saint-Jean, le dragage fut suspendu pendant quelques jours parce qu'il n'y avait plus de fonds, on ordonna ensuite aux entrepreneurs de poursuivre les travaux. Par conséquent, si le coût de ces travaux n'est pas compris dans le budget supplémentaire, la chose ne saurait être attribuable à un oubli.

M. HAZEN: Quand les travaux furent-ils suspendus?

M. PUGSLEY: Il y a trois ou quatre mois, avant la réunion des Chambres, si je ne me trompe.

M. HAZEN: Je crois que l'honorable député fait erreur quand à la date.

M. PUGSLEY: Quoi qu'il en soit, j'appelle l'attention sur la créance de la Maritime Dredging Company, et puisque nous devons aborder demain l'étude de ces articles du budget, je prie mon honorable ami de faire recueillir au ministère des Travaux publics les renseignements qu'il nous faudra à ce sujet.

M. WHITE: Mon honorable ami (M. Pugsley) ne s'oppose pas, j'imagine, à ce qu'il se fasse du dragage à Saint-Jean?

M. PUGSLEY: Non, certes.

M. WHITE: Je ne sache point que l'honorable député se soit jamais opposé à l'exécution de travaux publics à Saint-Jean.

M. PUGSLEY: Tout ce qui favorise cette ville me fait plaisir.

M. WHITE: Je m'informerai. S'il y a eu oubli, nous le réparerons en inscrivant un crédit au budget que je déposerai la semaine prochaine.

M. PUGSLEY: Le ministre des Finances se formalise peut-être un peu de ce qu'on le mette ainsi au fait de cette affaire.

M. WHITE: Mon honorable ami (M. Pugsley veut-il donner à entendre par là que je me suis déjà fâché?

M. PUGSLEY: Pas cette semaine.

M. WHITE: Ni la semaine dernière. A ma grande surprise, j'ai constaté que l'honorable député (M. Pugsley) est susceptible d'entrer en colère, ce dont, à venir jusqu'à la semaine dernière, je ne le croyais pas capable. La soirée de samedi fut une révélation pour nous tous; aussi prierais-je mon honorable ami de reprendre le calme parfait qui l'a toujours caractérisé.

M. PUGSLEY: Voilà un mot qui me fournit l'occasion que je cherchais. Je n'étais pas de mauvaise humeur samedi soir, ce qui m'irritait à l'extrême, c'était de voir que le président (M. Robidoux), par une singulière coïncidence, était venu prendre le fauteuil au moment même où M. Blain l'envoyait chercher. Il était arrivé avant qu'on eût eu le temps de l'aller chercher. Cela m'a démontré qu'il avait été convenu qu'à telle heure et à telle minute, il devait être ici pour prendre le fauteuil. Subséquemment, le premier ministre a dit que la discussion sur le point en délibération était rendue assez loin; puis, le président a, de propos délibéré, tourné le dos aux députés de la gauche.

M. BLAIN: Je désire dire un mot à ce sujet.

M. HAZEN: Y a-t-il lieu de discuter ce point en ce moment? Les explications du député de Peel (M. Blain) devrait mettre fin à l'incident.

M. BLAIN: J'ai entendu les propos que l'honorable député (M. Pugsley) a tenus deux ou trois fois et je désire exposer les faits tels qu'ils sont, et non tels que mon honorable ami voudrait les présenter. J'occupais alors le fauteuil lorsqu'un député a pris la parole en français. Ayant entendu dire au commencement du débat que les membres de la gauche s'opposaient à un président qui ne comprenait pas les deux langues lorsqu'un député adressait la parole en français, j'ai aussitôt envoyé un page chercher M. Robidoux qui connaît parfaitement le français. Il est parfaitement vrai que l'honorable député a dit qu'il s'en venait prendre le fauteuil, mais je n'en savais rien. J'ai appelé un page et pendant qu'il remontait l'allée, il a rencontré M. Robidoux qui s'en venait.

M. PUGSLEY: Comment l'honorable député explique-t-il que M. Robidoux venait prendre le fauteuil au moment même où on l'envoyait chercher?

M. BLAIN: De la même manière, j'imagine; bien que je sois parfaitement sincère en disant que je n'ai pas parlé à M. Robidoux avant qu'il prenne le fauteuil, ni pendant qu'il l'occupait, ni depuis. En mon humble manière, je m'efforçais simplement de me rendre au désir de certains membres de la gauche qui s'opposaient à ce qu'un député de langue anglaise occupât le fauteuil pendant qu'un membre de la gauche adressait la parole en français.

M. PUGSLEY: M. Robidoux a déclaré qu'il s'est rendu au fauteuil pour l'occuper avant que vous ne l'y ayez invité.

M. BLAIN: L'honorable député est présent. Il a entendu mes déclarations. Je ne lui ai pas parlé avant, ni après. De fait, je ne lui ai pas adressé la parole trois fois depuis qu'il est membre de la Chambre. Il sait si ce que je dis est vrai.

M. PUGSLEY: Je ne m'oppose pos à ce que l'honorable député de Kent (N.-B.) fasse une déclaration.

M. ROBIDOUX: Autant que je sache, la déclaration du représentant de Peel (M. Blain) est parfaitement vraie.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas tout.

M. le PRESIDENT (M. Middlebro): A l'ordre! La discussion est rendue assez loin.

M. PUGSLEY: J'ai certainement le droit de répondre aux députés de Peel (M. Blain) et de Kent (M. Robidoux).

M. le PRESIDENT: L'honorable député cessera-t-il ce débat, alors?

M. PUGSLEY: Certainement.

M. HAZEN: L'honorable député et moi, nous sommes d'anciens adversaires politiques et nous avons toujours eu des égards l'un pour l'autre. Croit-il qu'il est juste, pendant la discussion de ces crédits, de retarder les travaux de la Chambre pour discuter cette question qui ne se rattache pas à l'objet de nos délibérations? On accorde une grande latitude dans les discussions de pareils sujets, mais il doit y avoir une limite.

M. WHITE: Je suis tellement habitué à voir la figure bienveillante que j'ai en face de moi que lorsque j'ai dit quelque chose dans le sens contraire, j'ai probablement exprimé ma surprise, ce qui a entraîné ce débat qui sort entièrement de la question. Je retirerai volontiers le mot "en colère" et 'accepterai les explications de mon honorable ami qui déclare qu'il était seulement vexé. Nous continuerons l'étude du budget. L'honorable député a expliqué son attitude à mon entière satisfaction, du moins.

M. PUGSLEY: Je ne crois pas que les mots "en colère" étaient justifiés. J'étais vexé et indigné. J'ai tenté d'empêcher une violation flagrante du règlement de la Chambre qui accorde à tout député le droit d'adresser la parole et qui interdit à un président de ne pas prêter attention à un député qui est debout. Je me suis avancé vers le président; je ne me suis pas mis en face de lui, ainsi que certains journaux l'on dit; je ne lui ai pas touché, comme le "Herald" le déclare; mais j'ai insisté le plus énergiquement que j'ai pu sur le fait que le député de Humboldt (M. Neely) était debout et qu'il avait le droit d'adresser la parole au président. Le refus du président de l'entendre et le fait de lui avoir tourné le dos aussitôt après que le premier ministre eut dit que la discussion était rendue assez loin m'ont convaincu qu'on tentait injustement d'empêcher la discussion. Voilà pourquoi j'étais indigné. Le mot "en colère" n'exprime pas ce que je ressentais.

M. LEMIEUX: Combien alloue-t-on par jour à ces commissaires?

M. HAZEN: Dix dollars à MM. Robb et Lachance. Le commissaire des sinistres maritimes ne reçoit rien, il va sans dire.

M. LAW: Y a-t-il des changements dans le personnel de la station de sauvetage d'Yarmouth?

M. HAZEN: Je ne le pense pas. Je ne suis pas venu ici muni de ces renseignements, parce que je ne pensais pas que cette question des stations de sauvetage viendrait sur le tapis. Je me ferai un plaisir de fournir ces renseignements lorsque tout le budget sera discuté.

M. LAW: J'ai lu dans un journal qu'il y avait eu des changements. Dans ce cas, je désire savoir du ministre quels sont ces changements.

M. McKENZIE: Ces pilotes sont-ils constitués en société?

M. HAZEN: Il y a une société de pilotes.

M. McKENZIE: Quelques-uns de ces pilotes ont-ils été congédiés depuis le changement de ministère?

M. HAZEN: Non, aucun n'a été congédié, que je sache. Quelques-uns ont été suspendus il y a un an ou plus, à la suite d'un jugement du commissaire des sinistres maritimes.

M. McKENZIE: Je crois que le ministre devrait réprimander et peut-être renvoyer sa commission du pilotage dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Nos pilotes ne sont pas rétribués par l'Etat. Les

navires qui entrent dans les ports de Sydney et de Sydney-Nord les rétribuent. Je ne saurais comprendre en vertu de quel principe huit à dix pilotes de Sydney ont été renvoyés parce qu'il y a eu un changement de ministère. Pendant que le parti libéral était au pouvoir, pas un seul pilote n'a été congédié. Un pilote a été suspendu parce qu'il ne faisait pas son devoir. Les commissaires dont l'honorable ministre approuve la nomination sont sujets à la censure de son département et du Gouvernement pour avoir congédié des gens qui exercent ce métier depuis des années.

M. HAZEN: Mon sous-ministre m'apprend que le département n'a pas de renseignement sur ce sujet.

M. McKENZIE: Le ministre constatera que, au dire du secrétaire de la commission du pilotage de Sydney, au moins 33 p. 100 des pilotes de cette station ont été congédiés.

Service des forts et des côtes—Pour briser la glace dans la baie du Tonnerre et dans le lac Supérieur, $35,000.

M. HAZEN: Cette dépense a été nécessaire afin d'empêcher, dans une grande mesure, la trop grande accumulation des céréales dans l'Ouest. Il est d'usage depuis des années que le département de la Marine et des Pêcheries fasse briser la glace. Un contrat qui a été signé avec une compagnie représentée par un nommé Whalen, au prix de $30,000 par année, a pris fin à l'automne de 1911.

Nous avons demandé des soumissions et un contrat a été signé avec la compagnie de M. Whalen—la compagnie canadienne de remorquage et de sauvetage—au prix de $19,500, pour une période de trois ans du 1er avril, pour briser la glace au printemps et à l'automne de chaque année. La compagnie devait briser la glace jusqu'au 17 décembre de chaque année et exécuter d'autres travaux relatifs à la visite des phares en différents endroits. L'an dernier, le budget principal a accordé $30,000 à cette fin, et cette année, à cause de remontrances de la part des armateurs de l'ouest, avons décidé de tenir les ports libres jusqu'au 12 janvier, et de fait, il a été jugé nécessaire de les tenir libres jusqu'au 15 janvier. L'entreprise de M. Whalen a pris fin le 17 décembre et nous avons pris des arrangements avec M. Whalen pour tenir le port libre jusqu'au 15 janvier, à raison d'une somme de $1,000 par jour pour tous les jours de travail. Cette somme peut sembler forte, mais il y avait cinq et parfois six remorqueurs. De fait, M. Whalen aurait désiré être relevé de cette tâche avant le jour où nous avons consenti à cesser les opérations. Quoi qu'il en soit, $1,000 par jour était le plus bas prix auquel nous pouvions faire exécuter l'ouvrage, et je ne crois pas que ce prix soit excessif, vu les circonstances et les résultats. Un fonctionnaire du département du nom de Carson a été maintenu à Port-Arthur pour tenir compte du travail des remorqueurs et voir à ce qu'il ne se mît pas inutilement à l'œuvre. A même le crédit de $30,000 ouvert l'an dernier, il a fallu rétribuer la compagnie canadienne de remorquage et de sauvetage pour avoir brisé la glace dans le lac la Boue et pour avoir entretenu le chenal libre jusqu'à une époque très avancée de la saison. Il nous a fallu employer à cette fin deux remorqueurs à raison de $250 par jour chacun, et ce service nous a coûté $4,200. Ces deux item font un total de $23,450. Le contrat signé avec la compagnie canadienne de remorquage et de sauvetage a duré 29 jours au prix de $1,000, et du crédit de l'an dernier, il ne reste que $6,650 pour ces travaux. Il est donc nécessaire d'obtenir la somme de $23,450 qui est encore due à la compagnie canadienne de remorquage et de sauvetage, et il y a de plus d'autres dépenses imputables sur ce crédit, telles que les frais de déplacement et d'entretien des inspecteurs pendant le temps pendant lequel on brise la glace.

Le chiffre de $35,000 est plus que ce qu'il nous faut, mais à l'époque où les crédits ont été préparés, M. Carson, le préposé à Port-Arthur, n'était pas de retour, et on ne savait pas exactement à cette époque-là quelle somme il faudrait. Ce crédit dépasse beaucoup les besoins, mais nous serons peut-être obligés de faire casser une certaine partie de la glace ce printemps.

M. GERMAN: Combien avez-vous de trop?

M. HAZEN: Entre $12,000 et $13,000?

M. PUGSLEY: A peu près vers quel temps commence-t-on à casser la glace, en automne?

M. HAZEN: Cela dépend beaucoup de la température et des saisons. Certaines années l'entreprise pourra donner des profits, mais certains automnes la navigation ferme plus à bonne heure et il faut faire beaucoup plus d'ouvrage. Cette année, il a fallu casser la glace pendant plus longtemps que d'habitude à cause de la quantité considérable de grain qui venait de l'Ouest, et il fallait tenir le havre libre afin que les navires pussent s'approcher des élévateurs pour prendre leur chargement de blé, et ainsi diminuer l'encombrement qui a causé tant de discussion dans l'Ouest l'année dernière. La rupture de la glace, qui a coûté environ $30,000 au pays, a permis l'expédition sur les navires de 13,000,000 de boisseaux de grain qu'autrement il aurait fallu charger sur les chemins de fer, ce qui aurait causé beaucoup d'embarras dans l'Ouest. La dépense de $30,000 représentait un chiffre insignifiant sur chaque boisseau de

grain, et les cultivateurs de l'Ouest prétendent que l'argent a été sagement employé.

M. LEMIEUX: Tous ces bateaux appartiennent à M. Whalen?

M. HAZEN: Ils appartiennent à une compagnie, dont M. Whalen est le gérant et le principal actionnaire.

M. GERMAN: A-t-on cassé la glace dans la baie du Tonnerre et dans la rivière Sainte-Marie?

M. HAZEN: Oui, ce sont les seuls endroits où la chose a été nécessaire.

M. GERMAN: Pas dans la baie Georgienne ?

M. HAZEN: Non.

M. McKENZIE: J'aurais quelques mots à dire au ministre sur la nécessité d'étendre ailleurs cette aide à la navigation. Les ports de Sydney et de Sydney-nord, qui n'en forment virtuellement qu'un, comptent parmi les ports les plus importants sur la côte de l'Atlantique aujourd'hui; car c'est de là que partent les navires qui transportent les marchandises, les passagers et le courrier entre le Canada et l'île de Terre-Neuve et il serait très important que ces ports fussent ouverts à la navigation pendant toute l'année si la chose était possible. Il est aussi très important que les vaisseaux charbonniers puissent entrer dans ces deux ports en tout temps, non seulement pour le transport du charbon, mais aussi pour le transport du minerai de fer qui vient tout de Terre-Neuve. Le ministre sait, j'en suis sûr, qu'il suffirait de couper comparativement très peu de glace en bas du phare Low-Point et au delà de l'extrémité sud de l'île. Dans l'intérêt des grandes industries de l'endroit le Gouvernement devrait faire un effort pour tenir ce havre ouvert. Quelques années avant l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir, la Chambre a voté une somme pour avoir un matériel de sauvetage à North-Sydney, mais malheureusement on n'a jamais rien fait, et je voudrais faire comprendre au ministre qu'il serait bon d'avoir un matériel de ce genre dans le golfe du Saint-Laurent, et que l'endroit le plus convenable serait à North-Sydney. Ce serait un grand avantage si le Gouvernement avait un vaisseau qui pourrait servir comme brise-glace pendant le peu de temps que ses services seraient requis comme tels, et aussi comme un bateau de sauvetage dans les cas de sinistres maritimes.

M. LEMIEUX: Me sera-t-il permis d'appeler l'attention du ministre sur les besoins de la baie de Gaspé. Cette baie est dans le comté que je représentais autrefois, et je reçois très souvent des télégrammes de mes anciens électeurs disant que le département de la Marine pourrait envoyer

à cette époque-ci de l'année un bateau pour briser la glace dans la baie. Ce serait chose facile que d'envoyer le "Montcalm" ou tout bateau du gouvernement pour aller au devant des steamers qui au commencement de la navigation arrêtent à la baie de Gaspé. Il suffirait que le "Montcalm" fasse le tour de la baie une seule fois pour en chasser la glace. Autrement, la glace fond dans la baie même qui reste fermée pendant plusieurs semaines, mais qui serait ouverte beaucoup plus tôt si l'on envoyait un steamer.

M. HAZEN: Le département reçoit de nombreuses demandes de différents endroits pour faire briser la glace, et l'embarras est que nous n'avons pas assez de steamers pour répondre à toutes les demandes. Je comprends parfaitement l'importance des observations de mon honorable ami de Sydney (M. McKenzie) au sujet de la nécessité de briser la glace dans le port de Sydney. L'année dernière nous y avons envoyé le "Stanley", et c'était notre intention de l'envoyer de nouveau cette année, mais lorsque le "Stanley" eut fini de faire le service des phares—c'est le seul vaisseau que nous avons pour faire ce service présentement—nous avons découvert qu'il n'était pas assez sûr pour lui faire entreprendre d'autres travaux avant de le réparer. Ces réparations viennent d'être terminées, et c'est l'intention du département d'envoyer ce navire dans quelques jours à Sydney pour donner le secours qu'il pourra dans le moment, et continuer sa route ensuite pour porter le courrier aux îles de la Madeleine.

Nous avons deux brise-glace sur le Saint-Laurent. Le "Lady-Grey" et le "Montcalm", mais ces bateaux ne sont pas assez forts pour casser la glace sur le Saint-Laurent à l'endroit où il serait nécessaire de le faire pour ouvrir la navigation plus de bonne heure. Ils ne sont pas assez puissants. Ces bateaux sont employés à casser la glace à l'automne et on les utilise à d'autres fins durant les autres saisons. Si mon honorable ami regarde au budget, il verra que je demande au Parlement un crédit pour faire construire un brise-glace du type le plus puissant, un brise-glace comme ceux dont on se sert en Russie. On utilisera ce bateau comme brise-glace et pour nul autre ouvrage, parce que nous ne croyons pas que ce soit une économie que d'employer un brise-glace, qui consomme beaucoup de charbon, à d'autres travaux qu'à briser la glace, ainsi qu'on le fait dans le cas du "Montcalm" et du "Lady-Grey". On nous demande des brise-glace non seulement à Sydney mais aussi à Gaspé et nous allons essayer à nous rendre à ces vœux. L'autre jour j'ai reçu de Dalhousie une lettre me disant que si nous pouvions envoyer un brise-glace à

cet endroit au printemps, que la navigation pourrait être ouverte beaucoup plus à bonne heure, ce qui permettrait d'expédier de grandes quantités de charbon de Dalhousie à Québec et vers autres points à l'ouest. Ces demandes augmentent, et il faudra peut-être avant longtemps demander un crédit pour avoir un brise-glace exclusivement pour les Provinces maritimes. Mais je ferai remarquer que lorsque les bacs transbordeurs feront le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, les deux bateaux, le " Minto " et le "Earl-Grey", qui sont de très bons brise-glaces, comme ils l'ont prouvé en passant à travers les glaces du détroit de Northumberland, pourront être utilisés comme brise-glace ailleurs, de sorte qu'il ne serait peut-être pas prudent, dans les circonstances, de demander d'argent pour construire d'autres brise-glace maintenant.

Je comprends toute l'importance des remarques de mon honorable ami, et si le département avait eu un bateau disponible nous l'aurions envoyé avant aujourd'hui. C'est notre intention d'envoyer le "Stanley" dès que nous le pourrons; ce sera peut-être avant une semaine.

Construction d'un bateau-bouée pour remplacer le "Shamrock", $25,000.

M. HAZEN: Le 13 mai 1911 j'expliquais à la Chambre que le département de la Marine et des Pêcheries avait signé un contrat avec la compagnie de construction de navires de Kingston, pour un vaisseau qui remplacerait le "Shamrock", et qui serait appelé le "Dollard". Le prix qui devait être payé en six versements était de $155,000. Dans le budget de 1911-1912 on a voté la somme de $175,000, mais on n'a payé jusqu'à présent qu'un versement de $15,000, et la balance, $160,000, n'a pas été votée de nouveau. Dans le budget principal de l'exercice courant, le département a demandé, sur l'avis du préposé aux achats, la somme de $80,000, ce préposé croyant que c'était tout ce que nous aurions à payer cette année en vertu de ce contrat. Il paraîtrait, cependant, que l'ouvrage exécuté s'élève à $100,750, somme qui sera portée à $105,000 lorsqu'on y aura ajouté d'autres dépenses. Nous demandons donc une somme additionnelle de $25,000 afin de faire face au versement dû à la Kingston Shipbuilding Company. L'ouvrage a avancé plus rapidement que le préposé aux achats ne le prévoyait, lorsque le budget principal a été établi.

M. LEMIEUX: Ce qui prouve qu'il est très facile de construire des navires dans notre pays. Le ministre n'est-il pas convaincu que si l'on peut construire à Kingston de beaux navires qui feront honneur au fleuve Saint-Laurent et au Canada, navires qui seront équipés, et même boulonnés à Kingston, nous devrions pouvoir commencer à construire notre marine canadienne sur un plan modeste?

M. HAZEN: Naturellement, il y a une petite différence entre le "Dollard" et un dreadnought, mais je ne veux pas retarder le vote des crédits en discutant cette question.

Surveillance des pêcheries, (crédit supplémentaire) $12,000.

M. HAZEN: L'insuffisance du crédit placé à notre disposition est due aux deux causes suivantes: premièrement, les réparations ont été beaucoup plus coûteuses qu'on ne s'y attendait, elles se sont élevées à environ $10,000; et deuxièmement la nécessité d'avoir des bateaux pour faire la surveillance. Le "Georgia" qui faisait la police sur la rivière Fraser, est devenu hors de service l'automne dernier et il a fallu le remplacer. C'était un vieux bateau. Je puis ajouter aussi que dans la Colombie-Anglaise l'importance des pêcheries augmente tous les ans. Si mes honorables amis examinent les rapports des pêcheries du Canada ils se rendront compte de leur grand développement. Il n'y avait pas de bateaux pour faire la patrouille aux îles de la Reine-Charlotte, et il a fallu en louer deux.

M. McKENZIE: Quelles dispositions avez-vous prises pour la police sur les côtes de l'Atlantique?

M. HAZEN: Notre intention est d'avoir, suivant les besoins, d'excellents bateaux pour faire la surveillance sur les côtes et faire observer les règlements de pêche dans la limite des trois milles. Quelques-uns de ces bateaux seront placés cette année sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et dans d'autres parties des Provinces maritimes. Au sujet de la protection des pêcheries, le département a pris les mesures les plus complètes pour faire la police sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et autres parties du pays, et nous espérons que les plaintes au sujet de la pêche à la traille par les Américains dans la limite des trois milles cesseront.

Nous allons à cette fin employer des fonctionnaires spéciaux. Pour le littoral du Pacifique, la Dublin Shipbuilding Company construit en ce moment pour la protection des pêcheries deux bateaux semblables à ceux qui servent à cet usage sur les côtes d'Irlande et d'Ecosse. Nous sommes ablument dépourvus de vaisseaux; nous avons dû en louer, et il est difficile de se procurer des navires qui répondent à cet objet. Les pêches prennent beaucoup d'importance et il faut les protéger par des moyens plus efficaces.

M. McKENZIE: A quels navires le ministre a-t-il surtout assigné la police de nos eaux et le soin de maintenir les vaisseaux américains hors de la limite des trois milles?

M. HAZEN: Nous avons sur l'Atlantique le "Canada", le "Curlew", le "Petrel", le "Constance" et un autre. Ce ne sont pas pour cet objet les meilleurs vaisseaux du monde. Le "Canada" est peut-être le meilleur des cinq, mais les autres sont incapables de sortir par une mer tant soit peu forte. Il nous faudra avant peu aborder sérieusement la question de nous procurer de meilleurs vaisseaux.

M. McKENZIE: Je crois que le ministre a raison de dire que le "Canada" est le seul vaisseau qui jamais ait été propre à une semblable besogne.

M. GERMAN: L'ancienne administration avait à la dernière heure pris des dispositions en vue de faire surveiller les eaux intérieures par des bâtiments de petite dimension; mais la chose, si je ne me trompe, n'a pas eu de suite. Les grandes compagnies qui font la pêche dans la partie américaine du lac Erié accaparent tout le poisson qui s'y trouve, en dépit des efforts du "Vigilant" qui fait là un travail fort utile. Avec leurs bateaux de pêche à grande vitesse, les compagnies américaines échappent à toute poursuite. L'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries avait eu l'idée de mettre à deux ou trois endroits du lac Erié un certain nombre de croiseurs petits et rapides qui parviendraient peut-être à détourner les Américains de leurs entreprises, et j'aimerais à savoir ce que l'on va faire à cet égard.

M. HAZEN: Nous n'avons sur les lacs, pour contenir ceux qui font illicitement la pêche du côté américain, qu'un bateau, le "Vigilant". Les vaisseaux que l'on devait, au dire de mon honorable ami, mettre sur le lac Erié, n'étaient pas destinés à la protection des pêcheries, mais à faire la police pour l'application plus rigoureuse des règlements du côté canadien.

Il y a deux services: le service de protection des pêcheries qui a pour objet d'empêcher que l'étranger n'usurpe nos pêches et le service de surveillance des pêcheries dont l'objet est de veiller à l'observance des règlements dans les eaux canadiennes. Les bateaux que l'on s'était proposé de mettre sur le lac Erié étaient pour la police, mais la chose est devenue inutile le jour ou le gouvernement d'Ontario a pris les pêches à son compte et s'en est rendu responsable. Le gouvernement de la province d'Ontario a aujourd'hui sur les Grands lacs l'absolue direction de ces pêches et il suit de là que l'obligation de les protéger lui incombe. Il nous reste toujours à protéger les eaux canadiennes et à prévenir toute usurpation de la part de gens qui vivent sous un drapeau étranger. L'honorable député peut avoir raison de dire que le "Vigilant" ne saurait à lui seul remplir sur les Grands lacs cet objet et qu'il y faudrait quelque autre navire pour la protection des pêcheries.

M. GERMAN: Cette question de la protection des pêcheries dans les eaux intérieures va prendre incessamment beaucoup d'importance. Il vaudrait mieux, à ce qu'il me semble, que toutes les pêches intérieures fussent sous la main du gouvernement fédéral.

M. HAZEN: C'est bien ce que je pense; mais, par malheur, la loi en a décidé autrement.

M. GERMAN: On devrait s'efforcer d'obtenir une modification à la loi. La question n'est pas pour aujourd'hui ni pour demain ni même pour la durée de la présente administration, mais pour l'avenir. J'ai déjà fait des instances auprès des anciens ministres et j'en ferai auprès du ministre actuel. Le Gouvernement actuel devrait résolument aborder cette affaire et s'efforcer d'obtenir que la loi soit modifiée de façon à ce que le service de protection des pêcheries sur les lacs d'en haut soit, pour ce qui concerne et les Etats-Unis et le Canada, placé sous quelque commission ou réglementé de manière à assurer des deux côtés de la ligne une protection efficace des pêches. Pour le moment, du côté américain, elles ne sont que bien faiblement gardées. Dans certaines régions des eaux canadiennes, les règlements sont appliqués avec une grande rigueur, et le service fonctionne avec bien peu de satisfaction pour nos pêcheurs, comme dans bien des cas pour les pêcheurs américains. Si le ministre désire passer dans l'histoire pour avoir été un des meilleurs que nous ayons eus à la tête de l'administration des pêcheries, je le prierais de prendre résolument des dispositions pour assurer entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis quelque sorte de *modus aperandi* ou de *modus vivendi* relativement à la protection des pêcheries dans les eaux intérieures.

M. HAZEN: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable membre, à savoir qu'il vaudrait beaucoup mieux que les pêches de ce pays fussent sous un seul contrôle. Malheureusement, nous avons ce jugement du conseil privé que nous reconnaissons comme la loi du pays et en vertu duquel les gouvernements de l'Ontario et de Québec s'occupent de leurs propres pêcheries. Je ne sais pas s'il pourrait s'effectuer quelque arrangement ou si ces provinces consentiraient à vendre leurs droits à l'autorité fédérale. C'est peut-être une question de négociation. Puis il y a une autre importante question: les lois du côté américain et les lois de notre côté. L'honorable membre se rappelle sans doute qu'en 1910 un traité a

été conclu entre le Canada et les Etats-Unis. Quant aux eaux qui sont contiguës à la frontière internationale, y compris les eaux des Grands lacs, celles de la Colombie-Anglaise et aussi les eaux du littoral de l'Atlantique. D'après ce traité, chaque pays nomma un expert pour rédiger des règlements et il y a une disposition qui dit que lorsque ces règlements auront été rédigés par ces experts en pêcheries, le Parlement canadien et le congrès des Etats-Unis devront adopter telle loi qui sera nécessaire pour rendre ces règlements effectifs. Le Canada nomma le professeur Prince, les Etats-Unis nommèrent le professeur Starr Jordan; ils s'entendirent sur des règlements et le Parlement adopta promptement une loi pour les rendre effectifs. Le président Taft adressa au congrès un message recommandant avec instance leur adoption, mais différents intéressés se présentèrent devant le comité—je crois que c'était le comité des relations étrangères—et demandèrent la modification des règlements, parce qu'ils influaient sur les pêcheries de la baie de Mackinaw et le lac Michigan. Ils réussirent à amener le comité à modifier les règlements, ce qu'à mon avis ils n'avaient pas le droit de faire. Puis vinrent des intéressés de la côte du Pacifique, qui demandèrent d'apporter des modifications profondes aux règlements. Sur la côte du Pacifique il se tend un nombre effrayant de verveux du côté américain, les rets s'étendant depuis ces pièges jusqu'à trois milles, et d'autres rets sont tendus en travers et il en résulte que le saumon ne peut remonter jusqu'aux frayères sur le fleuve Fraser, et il en résulte de plus que la pêche est presque épuisée.

Ces intéressés de la côte du Pacifique usèrent de leur influence auprès des membres du congrès et il en est résulté que la loi n'a pas été adoptée. L'an dernier lorsque je suis allé à Washington, j'eus une entrevue avec les autorités au département d'Etat et leur fis remarquer que nous avions agi de la meilleure bonne foi, et qu'à moins qu'on ne prît quelque mesure, nous serions forcés de dénoncer le traité. A leur demande, la chose est restée en suspens, afin qu'on put constater s'il ne serait pas possible de présenter quelque projet à la prochaine session du congrès. Si on ne fait rien, il ne nous resterait qu'à dénoncer le traité. Le Canada a agi avec la meilleure bonne foi, et a fait tout ce que le traité lui imposait. Les règlements sont rédigés dans l'intérêt des pêcheries non seulement du Canada mais des Etats-Unis. La nécessité d'un traité vient de ce qu'aux Etats-Unis les pêches dépendent des autorités des états, et pour établir des règlements uniformes, un traité était nécessaire. J'espère qu'on prendra quelque mesure cette année. L'ambassadeur Bryce a fait l'impossible pour faire aboutir cette affaire, et le président Taft désirait sincèrement que le traité fût observé de bonne foi.

M. LEMIEUX: Avez-vous espoir que la difficulté soit bientôt réglée?

M. HAZEN: J'ai quelque espoir; l'espoir ne m'a pas abandonné complètement. Si les règlements ne sont pas mis en vigueur ce sera un vrai désastre, surtout pour les pêches du fleuve Fraser.

M. CARVELL: Il y a trois ou quatre ans le ministère, agissant en grande partie à la demande de certains intéressés des comtés de Carleton et d'York, établit un règlement portant que les pêcheurs pourraient tendre des rets à saumon, sous le régime de certaines règles, pendant quinze jours à la fois, dans le fleuve Saint-Jean.

Le règlement prescrivait que les rets peuvent être tendus pendant quinze jours et être relevés pendant les autres quinze jours, afin de permettre au saumon de remonter le fleuve pour frayer. Autant que j'en ai pu juger, ce règlement fonctionna d'une manière satisfaisante. Il y avait des gens dans mon propre comté qui ne voulaient pas obéir à la loi et qui continuèrent à braconner, mais ils ont été promptement poursuivis, et après un certain temps, il leur a été démontré que le règlement était salutaire et devait être observé. Ce règlement a été modifié, soit par le ministère, par quelque intérieur, je ne saurais dire, de sorte qu'au lieu de quinze jours de pêche libre et quinze jours de pêche prohibée, il fut permis de pêcher librement pendant un mois. Je ne crois pas que cette modification du règlement ait eu de mauvais résultats l'an dernier, parce que nous avons eu surabondance d'eau, et quel que fût le nombre de rets tendus dans le fleuve Saint-Jean, cela n'aurait guère eu d'importance. Mais si c'eût été un été normal, de graves dommages en eussent résulté pour la pêche du saumon.

Je fais remarquer au ministre que si tel doit être là le système du ministère, ce sera désastreux. La rivière Tobique est virtuellement le seul cours d'eau relié au fleuve Saint-Jean, par lequel le saumon peut atteindre les frayères, et si grâce à des règlements mitigés par le ministère, ou par suite du braconnage, il résultait que le saumon ne pût se rendre aux frayères, la conséquence est qu'il n'y aurait pas de pêche au saumon dans le fleuve Saint-Jean, non plus que dans le havre de Saint-Jean et dans cette partie de la baie de Fundy, ce qui serait un grand malheur. On me dit que ce règlement a été modifié durant les élections provinciales, en très grande mesure à l'instance de l'honorable député d'York. Ce renseignement peut être faux, mais il m'est parvenu et j'en fais part au ministre.

M. HAZEN: Le directeur général des Pêcheries me dit qu'il n'y a pas eu de changement dans les règlements, mais l'an dernier il y a eu une violente crue dans le fleuve Saint-Jean et durant la première quinzaine quand ces gens auraient pu pêcher, il leur a été impossible de tendre leurs filets et de prendre un seul saumon. L'inspecteur des pêcheries du district a pensé et il a fait son rapport en conséquence, qu'on devait leur permettre de pêcher pendant la seconde quinzaine au lieu de la première; c'est-à-dire qu'ils ont pêché dans la saison qui était défendue habituellement.

M. CARVELL: La saison de pêche a-t-elle duré un mois et la fermeture un mois?

ont pu pêcher tout un mois. C'est une singulière coïncidence que cela se soit produit au moment des élections provinciales.

M. CARVELL: Mais la première fois ils ont pu pêcher tout un mois. C'est une singulière coïncidence que cela se soit produit au moment des élections provinciales.

M. HAZEN: Mon honorable ami ne devrait pas être soupçonneux.

M. CARVELL: Je fais seulement remarquer l'étrange coïncidence.

M. HAZEN: Vous ne devriez pas être si soupçonneux; vous ne nous accusez pas d'avoir été cause de la crue, n'est-ce pas?

M. PUGSLEY: Avant le mois de juin dernier, mon honorable ami se souviendra que certains règlements ont été mis en vigueur à propos de permis de pêche avec des nasses, en vertu desquels les pêcheurs devaient donner la préférence aux acheteurs canadiens. Il y a eu beaucoup de mécontentements produits par ces règlements que l'on disait destinés à encourager la fabrique de conserves de sardines dans laquelle sir William Van Horne et d'autres Canadiens entreprenants étaient intéressés. Par suite, peu de temps avant les élections provinciales, ces règlements furent suspendus et mon honorable ami déclara au public qu'il allait examiner la chose avec soin. Voilà une autre coïncidence entre deux événements, l'un d'une importance énorme pour les pêcheurs et l'autre d'une importance énorme pour le parti conservateur. Récemment, mon honorable ami a eu à examiner l'application de ces règlements. Peut-il me donner un renseignement à ce sujet.

M. HAZEN: M. Calder, qui a été pendant très longtemps inspecteur des pêcheries, et M. Cowie ont eu des réunions avec les pêcheurs en vue d'arriver à un arrangement satisfaisant. Je ne doute pas qu'on réussisse à en conclure un favorable à l'industrie et aux pêcheurs. Je n'ai pas encore reçu le rapport final, mais je l'attends chaque jour. Avant d'appliquer le règlement, je verrai à ce que la question soit bien examinée.

M. CARVELL: Ne serait-il pas plus exact de dire que mon honorable ami a envoyé M. Calder et M. Cowie avec un projet arrêté d'avance et l'ordre de le faire agréer par les intéressés.

M. HAZEN: Non.

M. CARVELL: Je suis tenu d'accepter la parole de mon honorable ami, mais j'ai reçu des lettres de personnes du comté de Charlotte qui m'ont donné quelques renseignements.

M. HAZEN: Je crois que les informations de mon honorable ami sont inexactes.

M. CARVELL: J'ai une copie des règlements qu'on a demandé aux pêcheurs d'adopter. C'est peut-être une nouvelle coïncidence, mais cela paraît très suspect. Si je comprends les deux documents, il me semble que les pêcheurs seront dans une position pire qu'auparavant.

M. HAZEN: L'honorable député de Charlotte (M. Hartt) s'intéresse beaucoup à la question et je puis assurer à mon honorable ami que rien ne sera fait qui pourrait nuire aux pêcheurs du comté de Charlotte.

M. PUGSLEY: C'est très bien, mais nous avons le droit de savoir si on a l'intention d'appliquer des règlements qui donnerait à une industrie de conserves canadiennes la préférence dans l'achat du hareng.

M. HAZEN: On s'en occupe actuellement. Tout ce que l'on fera sera dans l'intérêt des pêcheurs et aura leur approbation.

M. PUGSLEY: Je ne vois pas comment on peut obliger un pêcheur à donner à une industrie canadienne le premier choix pour l'achat de son poisson.

Par cet arrangement vous éloignez la concurrence étrangère et vous laissez les pêcheurs à la merci de l'industriel canadien.

M. HAZEN: Ce n'est pas du tout notre intention.

M. PUGSLEY: J'ai demandé la correspondance. L'honorable ministre peut-il dire quand elle sera déposée? La résolution en question a été adoptée il y a environ deux semaines.

M. HAZEN: Je crois qu'on travaille actuellement à préparer ce rapport. Dès qu'il sera prêt, il me sera communiqué et je le déposerai.

Travaux publics—Edifice public à Shelburne.—somme due aux entrepreneurs, $500.

M. MACDONALD: Il y a une question qui ne se rapporte pas directement à ce crédit, mais que je tiens à discuter, vu que

l'occasion s'en présente; il s'agit des travaux sur la rivière de l'Est, dans le comté de Pictou. Je suis informé que les retards apportés par le département à concéder les travaux pour lesquels des soumissions ont été reçues il y a environ six semaines, ont causé du mécontentement dans certaines villes ou municipalités; que des assemblées ont été tenues et que l'on se propose d'envoyer des députations à Ottawa, pour voir le ministre à ce sujet.

Dans certains quartiers, on semble croire que ces travaux ne profiteront qu'à une seule maison, mais je tiens à déclarer que cette idée est absolument fausse. En dehors de la ville d'Amherst, on ne trouve nulle part dans les Provinces maritimes, sur un territoire d'une superficie de 10 milles carrés, un ensemble aussi considérable d'industries variées et prospères, que dans le voisinage immédiat de ces travaux. Il y a là des mines de charbon, des aciéries, des fabriques de machines, des fabriques de ponts et des usines métallurgiques de toute sorte. Une population de 15,000 âmes, établie sur les bords de cette rivière, retirerait d'énormes avantages de ces améliorations. On ne peut pas s'exagérer l'importance de ces travaux et je sais que dans le budget de cette année, le ministre demande un crédit à cette fin; je sais aussi qu'il a demandé des soumissions basées sur un plan modifié, préparé d'après le rapport d'un ingénieur qui a été envoyé sur les lieux, l'automne dernier. L'entreprise n'est pas encore concédée, mais j'espère qu'il ne surviendra rien pour empêcher le ministère de mettre son projet à exécution. Il peut être certain que je me ferai un devoir de l'aider autant qu'il me sera possible; si des objections survenaient et si mon intervention pouvait lui être utile, c'est avec le plus grand plaisir que je lui offrirais mon concours.

M. ROGERS (ministre des Travaux publics) : Je remercie cordialement mon honorable ami de ses offres de services, dans cette affaire importante. Il y a eu un temps où je croyais que cette dépense était peut-être trop considérable. Mais après avoir mieux étudié la question, je suis d'avis que ces améliorations sont très urgentes. Aucune décision finale n'a encore été prise, mais je crois que tout sera décidé d'ici à quelques jours. Ces travaux ne sont pas faits dans l'intérêt d'une seule municipalité, et je suis convaincu qu'ils procureront de grands avantages à une nombreuse population, comme l'a fait remarquer mon honorable ami.

Cependant, la somme nécessaire à la construction de ces travaux est considérable et c'est la seule raison qui ait occasionné des retards. S'il est possible d'arriver à une décision pendant la vacance de Pâques, je ferai tout en mon pouvoir pour faire commencer les travaux le plus tôt possible.

Travaux publics—Changements et améliorations dans les édifices publics à Ottawa, $55,900.

M. CARVELL: Quel est l'inspecteur des travaux en cours dans la rue Sussex?

M. ROGERS: M. Featherstone est le surintendant, avec deux aides.

M. CARVELL: Quel était l'inspecteur avant celui-ci?

M. ROGERS: M. Lowe.

M. CARVELL: A-t-il été relevé de ses fonctions, à cette position?

M. ROGERS: Oui, mais il est question d'utiliser ses services dans l'ouest du Canada.

M. CARVELL: Rien n'est encore décidé?

M. ROGERS: Non.

M. CARVELL: Dans le fait, M. Lowe a été révoqué et n'est plus à l'emploi du département. Le ministre peut-il me dire pourquoi M. Lowe a été suspendu?

M. ROGERS: M. Lowe a été suspendu parce qu'il s'est absenté sans obtenir de congé.

M. CARVELL: A-t-on eu à se plaindre de ses aptitudes, de sa compétence, ou de sa ponctualité?

M. ROGERS: Je ne le crois pas.

M. GERMAN: Je vois dans ce crédit un item de $900, pour des amélorations au palais du Parlement à Ottawa. A ce propos, je demanderai à l'honorable ministre s'il s'est occupé sérieusement d'une proposition qui lui a été faite dernièrement par une maison très recommandable, qui offre d'installer un excellent système de ventilation dans cet édifice? Je crois qu'une offre lui a été faite et qu'elle devrait être acceptée, car c'est un excellent système.

M. ROGERS: A mon arrivée dans le département des Travaux publics, j'ai constaté que cette question était vivement discutée, non seulement par les fonctionnaires du département, mais aussi par les députés et je me suis immédiatement occupé des moyens à prendre pour donner une meilleure ventilation à la salle des Communes. L'entreprise est maintenant concédée et je crois qu'avant six semaines ou deux mois un souveau système de ventilation sera installé ici.

M. GERMAN: L'entreprise a-t-elle été confiée à la maison représenté par M. Nicola?

M. ROGERS: Oui.

M. McKENZIE: On me dit qu'au palais législatif d'Ontario il y a un excellent système de ventilation.

M. GRAHAM: Le grand avantage là-bas c'est que la législature d'Ontario siége rarement la nuit.

M. OLIVER: L'an dernier, j'avais suggéré d'ouvrir les fenêtres pour donner une meilleure ventilation. Le département s'est-il occupé de cette question? C'est une coutume assez générale dans le pays d'ouvrir une ou plusieurs fenêtres, pour permettre à l'air de circuler plus librement.

M. ROGERS: Nous nous sommes occupés de cette question et j'avais même pris des dispositions de faire ouvrir les fenêtres. Mais après avoir discuté la chose avec l'Orateur et après avoir consulté plusieurs députés, j'ai constaté une forte opposition à ce projet; on redoute les courants d'air.

Edifices publics à Edmonton.—Changements, $770.

M. OLIVER: De quels édifices s'agit-il?

M. ROGERS: Cette somme est destinée à faire certains changements dans le sous-sol du bureau de poste, où sont installés les magasins du département des postes. Ces changements ont été rendus nécessaires par la décision prise par le département de décentraliser les magasins.

M. OLIVER: J'en conclus alors que cette somme est destinée à l'édifice qui sert actuellement de bureau de poste. Je rappelerai au ministre qu'il a reçu comme moi de nombreuses requêtes des citoyens d'Edmonton, dans lesquelles il est dit que le bureau actuel est tout à fait insuffisant. C'est un très joli édifice, bien amenagé, mais il est trop petit pour les besoins du service. Je crois que la seule chose à faire serait d'agrandir l'édifice actuel.

M. ROGERS: J'ai reçu de nombreuses communications dans lesquelles on demande avec instance d'agrandir le bureau de poste d'Edmonton que l'on prétend être trop petit pour les besoins du service. Je n'ai aucun doute que c'est une des choses auxquelles le département devra voir le plus tôt possible.

Colombie-Anglaise.—Edifices publics fédéraux.—Améliorations, réfections et réparations, $3,235.

M. OLIVER: Où ce crédit sera-t-il employé?

M. ROGERS: La principale somme de $2,000 sera employée à augmenter la sécurité de l'élévateur à Victoria. Il y a ensuite $400 pour Victoria, $400 pour Vancouver, $125 pour New-Westminster et de moindres sommes pour d'autres localités.

Ile du Prince-Edouard.—Arsenal de Summerside, $350.

M. McKENZIE: Le ministre pourrait-il me dire quelles sommes ont été dépensées, l'an dernier, pour des arsenaux ou des objets militaires, par le département des Travaux publics? Je voudrais savoir combien l'on a dépensé pour des fins militaires et une partie de ces dépenses sont faites par le département de la Milice et une autre partie par le département des Travaux publics.

M. ROGERS: Il serait peut-être préférable de demander un rapport, car il y a ici deux départements en cause.

Edifices publics d'Ottawa.—Rideau-Hall, y compris les terrains, améliorations, mobilier, entretien, etc., $22,000.

M. PUGSLEY: Je suppose que ceci comprend les dernières améliorations.

M. ROGERS: Oui.

M. OLIVER: Le Gouvernement a-t-il étudié la possibilité ou l'opportunité de construire une nouvelle résidence pour le Gouverneur général? Tous les ans, des sommes considérables sont votées pour des améliorations et des réparations à Rideau-Hall. Je calcule que depuis que je suis ici nous avons dépensé, par petites sommes, assez d'argent pour construire une magnifique résidence.

M. ROGERS: Les travaux exécutés depuis un an ou deux ont considérablement amélioré la résidence du Gouverneur. C'est une ancienne maison historique et je crois qu'il ne serait pas à propos de la démolir, pour la remplacer par une nouvelle. Je considère d'ailleurs qu'on pourrait obtenir de grands résultats en construisant une nouvelle façade. On aurait ainsi beaucoup plus d'espace, sans presque rien changer à l'intérieur, sauf que la salle à manger serait agrandie en forme d'un L. Je crois qu'avec une nouvelle façade, la résidence du Gouverneur serait très convenable pour un certain nombre d'années encore, et c'est dans cette intention que j'ai fait dresser un plan que je me ferai un plaisir de soumettre aux honorables députés. Le coût de ces travaux est évalué à $80,000.

M. PUGSLEY: Lorsque j'étais ministre des Travaux publics, ce projet, ou du moins un semblable, fut discuté. Le coût estimatif était d'environ $100,000. Mais lorsque nous avons reçu les soumissions, les prix demandés dépassaient de beaucoup cette somme. Pour construire une nouvelle façade, selon le désir du précédent Gouverneur général, et exécuté les autres travaux nécessaires, il aurait fallu dépenser environ $300,000.

J'ai considéré que c'était une trop forte somme et j'ai renoncé au projet. Je suis d'avis que la meilleure chose à faire serait d'acheter un terrain et de construire une nouvelle résidence sur les hauteurs, à Rockliffe. Une jolie résidence pourrait être construite pour une somme raisonnable; je crois même qu'on pourrait la construire avec ce que rapporterait la vente de Rideau-Hall. J'ai étudié la question avec la commission des améliorations d'Ottawa, et cette dernière calculait que la vente de la résidence actuelle rapporterait environ $700,000. Il

n'y a aucun doute que cette somme, consacrée à une nouvelle résidence à Rockliffe, serait bien mieux employée. Vous ne ferez jamais rien de bien avec un vieil édifice comme celui que nous avons actuellement. Il est vrai que c'est une maison historique, très ancienne, mais elle n'est pas bien située. La ville d'Ottawa grandit et commence à l'envahir de tout côté.

On pourrait acquérir un magnifique emplacement sur les hauteurs de Rockliffe et y construire une des plus belles résidences du monde. Je ne vois pas de meilleur endroit pour installer la résidence du Gouverneur. Elle se trouverait un peu plus éloignée, mais il est facile de se servir du tramway électrique. Lord Grey s'est beaucoup occupé de cette question et il était fortemnt en faveur du projet.

M. GRAHAM: Il m'arrive si rarement de différer d'opinion avec l'honorable député de Saint-Jean, que je tiens à profiter de l'occasion. Je partage la manière de voir du ministre des Travaux publics. A moins de graves raisons pour le contraire, je voudrais garder et améliorer un édifice auquel se rattachent tant de souvenirs historiques. Personnellement, je suis d'opinion que l'emplacement actuel est bien supérieur à celui que propose mon honorable ami. Sur les hauteurs, la vue sera magnifique, je n'en doute pas. Mais à l'endroit où est la résidence actuelle, nous possédons des terrains très étendus et l'Etat peut se payer le luxe de conserver cette propriété, quelle qu'en soit la valeur. Quoi que l'on fasse de l'édifice, je considère qu'il faudrait conserver le terrain. On pourra construire à neuf, si c'est nécessaire, mais je n'en vois pas l'utilité dans le moment, et quoi qu'il advienne, il faut conserver l'emplacement.

M. COCHRANE: Croyez-vous qu'on pourrait construire une nouvelle résidence avec $700,000?

M. GRAHAM: La construction d'une résidence pour le Gouverneur n'est pas une petite affaire. Le gouvernement d'Ontario en fait en ce moment l'expérience. Si l'on entreprend de construire une nouvelle résidence pour le Gouverneur, on s'apercevra bientôt que c'est une entreprise bien coûteuse. Je parle avec l'expérience d'un homme qui appartient à une famille méthodiste, quand je dis que chaque nouvel occupant réclamera des réparations ou des améliorations qui coûteront des milliers de dollars.

M. ROGERS: Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire mon honorable ami. Nous avons dépensé des sommes considérables pour embellir ces terrains et il faudrait recommencer à faire de fortes dépenses pour embellir les terrains à l'endroit que mentionne l'honorable député de Saint-Jean. Cet endroit est certainement magnifique, mais je crois qu'il ne serait pas facile, dans le moment, d'acquérir un terrain suffisamment étendu pour un prix raisonnable. Avec les améliorations que j'ai mentionnées, nous aurons une résidence d'Etat très convenable et répondant à tous les besoins pendant dix ou quinze ans encore.

Edifices publics.—Réparations, y compris ventilation, éclairage, mobilier, etc. (crédit supplémentaire), $27,000.

M. BUREAU: Quels sont ces édifices? Cela comprend-il le palais législatif?

M. ROGERS: Cela comprend le palais législatif et les édifices administratifs.

M. OLIVER: A quels chiffres s'élevait ce crédit, dans le budget principal du présent exercice?

M. ROGERS: $250,000.

M. NESBITT: Cela ne comprend-il que les édifices sur ce terrain?

M. ROGERS: Cela comprend aussi le Musée, l'Imprimerie nationale et tous les autres édifices.

M. GERMAN: Le ministre a-t-il fait faire une inspection sérieuse du Musée géologique et sait-il que la tour menace de s'écrouler?

Il y a quelques jours, j'ai eu l'occasion de me rendre à cette bâtisse et je l'ai trouvée dans un état plutôt déplorable, autant qu'un homme qui n'est pas du métier peut en juger, même en ne jetant qu'un simple coup d'œil sur les fissures de la tour. L'édifice semble se détériorer de plus en plus chaque jour et il me semble qu'il est dans un état tel qu'on devrait retenir les services d'un expert pour l'examiner avec soin afin de décider ce qu'il faudrait faire à son sujet.

M. ROGERS: Il s'est produit un accident malheureux à l'édifice; la tour semble vouloir se séparer du corps principal. Je l'ai fait examiner, non seulement par nos architectes, mais encore par d'autres personnes du métier, et l'on m'informe qu'il n'existe réellement pas de danger d'effondrement. En tout cas, c'est une question qui réclame une étude sérieuse; le ministère s'en préoccupe grandement.

M. PUGSLEY: Je voudrais demander si le ministère a loué d'autres édifices à Ottawa.

M. ROGERS: Nous avons loué l'édifice Robinson, rue Queen, à environ 50 cents le pied carré.

M. PUGSLEY: Et l'édifice Blackburn, rue Sparks?

M. ROGERS: Le ministre des Postes nous demande de louer cet immeuble, mais les pourparlers ne sont pas encore terminés.

M. PUGSLEY: L'édifice Robinson est-il le seul que le Gouvernement a loué au cours des quinze derniers mois?

M. ROGERS: Nous avons loué une partie de l'édifice Blackburn, près de Rathsfeller.

M. PUGSLEY: A combien le pied carré?

M. ROGERS: A 82 cents.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il est possible de louer un édifice quelconque situé comme le sont ces constructions à meilleur marché que celui représenté par le prix auquel nous avons loué de la Imperial Realty Company—l'édifice Woods et les autres bâtisses qui appartiennent à cette compagnie.

M. ROGERS: Je ne connais pas personnellement les faits, mais on m'informe que nous n'avons pas reçu d'offres plus avantageuses.

M. PUGSLEY: On a toujours trouvé à redire quand j'étais au ministère aux loyers payés pour ces édifices. Je suis certain que, en loyer, étaient loin de représenter 82 cents le pied que le Gouvernement paie pour l'édifice Blackburn, prix que je ne crois pas trop élevé, toutefois.

M. LEMIEUX: Je tiens à dire un mot au sujet de l'annonce du ministère des Postes. Je crois comprendre que mon honorable ami dit qu'il n'avait pas signé de bail jusqu'à présent.

M. ROGERS: Pas pour l'espace supplémentaire.

M. LEMIEUX: Je veux dire un mot pour excuser ma conduite lorsque j'ai rempli la fonction de directeur général des Postes. J'ai été pris à parti, l'an dernier, par l'honorable directeur général des Postes qui a fourni aux journaux une déclaration affirmant que les fonctionnaires du département étaient logés à l'entre-sol, que celuici était envahi par les rats et que j'étais responsable de cet état de chose. Durant deux ans, l'ancien ministre des Travaux publics, mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley), a cherché partout pour voir quel édifice pourrait servir au ministère des Postes, mais il nous fut impossible de trouver d'autre édifice que celui que l'on construisait à l'angle de la rue; il fut entendu qu'aussitôt terminé cet édifice nous fournirait l'espace dont nous avions besoin et pour lequel nous acquitterions un loyer. Le Gouvernement est au pouvoir depuis près de deux ans; cependant nul arrangement n'a été fait et les fonctionnaires sont encore dans le sous-sol de l'édifice occupé par le ministère des Postes, ce qui fait voir que le directeur général des Postes a fait montre trop tôt de son humanité et de sa sollicitude à leur endroit.

En vérité, je me proposais de louer un espace dans l'édifice dont j'ai parlé et de faire face, par ce moyen, au surcroît de travail qui se produirait. Je comprenais parfaitement que l'espace alloué au minisère des Postes dans l'édifice Langevin n'était pas suffisant et qu'il nous faudrait chercher de l'espace ailleurs, mais il était impossible de trouver de la place dans les environs et le ministère des Postes ne pouvait être divisé. Le sous-ministre et les chefs des différentes divisions tenaient à garder les fonctionnaires sous leurs yeux. Je crois que cela excuse ce qu'a fait l'ancien ministère.

M. ROGERS: L'édifice que nous avons loué dans la rue Queen et qui est connu sous le nom d'Edifice Robinson, a été loué dans le but de remédier à l'encombrement et à la confusion qui existaient au sous-sol de l'édifice Langevin.

M. LEMIEUX: Très bien, très bien, c'est ce que nous avions l'intention de faire.

Edifices publics.—Salaires des gardiens, des mécaniciens, des chauffeurs, etc., $11,000.

M. BUREAU: Où sont situés les édifices où l'on emploie ces gardiens, mécaniciens et chauffeurs?

M. ROGERS: Ce crédit nous permettra de parfaire un montant de $280,000 voté pour l'exercice 1911-1912; on l'appliquera au paiement des salaires des gardiens, des mécaniciens, des chauffeurs, des préposés aux élevateurs qu'on trouve dans les édifices publics sous la direction du Gouvernement fédéral par tout le Canada.

M. BUREAU: L'insuffisance du crédit est-elle attribuable à quelque cause particulière?

M. ROGERS: Elle est attribuable au nombre toujours croissant des nouveaux bâtiments publics.

M. GERMAN: Dans chaque municipalité de ville, le ministre ne l'ignore pas, la construction des trottoirs et le pavage des rues se font d'après le système dit de façade de l'embellissement. Dans un grand nombre de petites villes et dans toutes les grandes il se trouve des édifices publics que la loi exempte de l'impôt municipal. On ramène sans cesse sur le tapis la question de savoir si le ministère des Travaux publics ne devrait pas solder sa part du coût du pavage des rues et des trottoirs autour des terrains où sont érigés les bâtiments publics. Le ministère a-t-il quelque règle fixe en ce qui concerne la construction de trottoirs et le pavage des rues autour des bâtiments de l'Etat?

M. ROGERS: Depuis un assez grand nombre d'années le ministère a l'habitude de solder sa pleine part du coût de ces améliorations, tout comme si les immeubles appartenaient à des particuliers.

M. GERMAN: Je suis bien sûr que le ministère des Chemins de fer n'en fait rien.

M. GRAHAM: C'est lui qui donne de l'importance à l'endroit.

M. LEMIEUX: L'agrandissement de l'hotel des postes de Québec est-il donné à l'entreprise? Y a-t-il eu appel de soumissions, et l'entreprise est-elle adjugée au plus bas soumissionnaire?

M. ROGERS: L'entreprise est adjugée au prix de $385,000. Elle n'a pas été adjugée au plus bas soumissionnaire parce qu'il était déjà chargé de l'agrandissement de l'hôtel des postes de Montréal et que, selon nous, il avait autant d'ouvrage qu'il était capable d'en faire, vu que nous ne cessons de le talonner pour qu'il termine ses travaux afin que l'hôtel des postes ne soit plus aussi encombré et que le public ne s'y trouve plus aussi à l'étroit. Nous avons pensé qu'un autre entrepreneur pourrait exécuter plus rapidement les travaux de Québec. Cet entrepreneur se charge d'exécuter l'ouvrage au même prix que son rival.

M. LEMIEUX: C'est M. Bourque qui est l'entrepreneur de l'hôtel des postes de Montréal; s'il a soumissionné l'entreprise de l'hôtel des postes de Québec et si sa soumission était la plus basse, c'est sans doute qu'il se croyait en mesure d'exécuter les travaux. Est-ce de son plein gré qu'il a cédé le pas à l'autre entrepreneur?

M. ROGERS: Je l'ignore, n'en ayant pas entendu parler. Je sais que nous avons donné l'entreprise à l'autre . . .

M. PUGSLEY: Quelle différence de prix y a-t il?

M. ROGERS: Il n'y en a pas.

M. LEMIEUX: L'autre entrepreneur a-t-il fourni les cautions voulues?

M. ROGERS: Oui.

M. LEMIEUX: Comment se nomme-t-il?

M. ROGERS: Boivin.

M. LEMIEUX: Est-ce un entrepreneur favorablement connu à Québec?

M. ROGERS: On me dit que oui; je n'en sais rien.

M. BELAND: Quel était le prix mentionné dans sa soumission?

M. ROGERS: $390,000, et celle de M. Bourque demandait $385,000.

M. LEMIEUX: On m'apprend que Boivin n'a pas déposé le cautionnement prescrit par la loi.

M. ROGERS: Il l'a fait.

M. LEMIEUX: Les travaux sont en marche?

M. ROGERS: Oui.

M. LEMIEUX: J'aimerais à appeler l'attention du ministre des Travaux publics sur l'encombrement qui règne autour de l'entrée de la salle des Communes, surtout à l'occasion des séances mouvementées. Il n'y a qu'un seul ascenseur à l'usage des députés, et la plupart du temps, c'est le public qui s'en sert, de sorte que les membres de la Chambre ne peuvent pas se rendre aux pièces qui leur sont attribuées. Ne serait-il pas possible de faire en sorte qu'il n'y ait plus d'entrée commune pour le public et les députés? Quand ceux-ci arrivent au palais législatif, ils ne peuvent pas se servir de l'ascenseur, obligés qu'ils sont de s'effacer devant le beau sexe, le public et les messagers.

Le ministre des Travaux publics rendrait service à ses collègues de la Chambre s'il veillait à ce que les installations soient plus parfaites à ce point de vue-là. Il me semble que pendant les sessions l'usage de l'ascenseur devrait être exclusivement réservé aux députés. On pourrait en installer un autre pour le public si l'on trouve de la place pour cela.

J'aimerais aussi à faire remarquer au ministre que le nombre des pièces mises à la disposition des députés est insuffisant. Pour ma part, j'en partage une fort étroite avec trois collègues, et je crois savoir qu'un assez grand nombre de députés se réunissent à la salle n° 113, qui et attribuée à quatorze ou quinze membres. Le ministre des Travaux publics, quoi qu'on en dise à d'autres égards, est censé avoir un peu d'humanité, et je sais qu'il fait tout en son pouvoir pour améliorer la situation des députés et leur permettre de vaquer à leurs occupations en des conditions convenables.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Ces pièces-là manquent d'air.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne restera pas très longtemps à la tête du ministère; il devrait, pendant qu'il y est, s'employer à rendre service à ses collègues de la Chambre.

M. THORNTON: Pendant la dernière législature, nous étions dix-sept dans cette pièce-là.

M. ROGERS: Je me rends parfaitement compte de l'importance de ce que l'honorable député de Rouville signale à mon attention. Il nous faut plus d'espace. On a proposé de construire au bout de la partie du palais réservée aux sénateurs une annexe semblable à celle que l'on a récemment érigée à cette extrémité-ci. Je doute que cette solution soit la meilleure. Suivant un autre projet, on construirait une aile considérable prolongeant cette partie-ci du palais. Entre le palais législatif et l'édifice de l'Ouest il y a plus d'espace que du côté de l'édifice de l'Est. On pourrait, sans gâter l'architecture, ajouter une annexe à l'extrémité ouest du palais.

J'approuve sans réserve les observations de l'honorable député au sujet de l'ascenseur, à l'entrée principale. Il sera obvié à cet inconvénient. Si la santé ne me fait pas

défaut, je compte diriger assez longtemps le ministère des Travaux publics pour mener ces importants travaux à bonne fin.

M. LEMIEUX: Je lisais récemment dans les journaux la description des édifices que l'Australie doit faire ériger pour son parlement et ses services administratifs. Le gouvernement australien ne se propose pas seulement de fonder une ville modèle, il veut aussi que le parlement et les services administratifs soient installés en de véritables palais. J'ai visité les palais législatifs d'un bon nombre de pays. Pour ce qui est de l'apparence extérieure, rien n'égale en grandeur et en beauté nos palais d'Ottawa. Mais on en a pitoyablement négligé l'intérieur. Il est temps, ce me semble, que le Canada songe à donner un peu plus de charme à l'intérieur de la salle des Communes et à celle du Sénat, ainsi qu'à leurs alentours.

A Washington et ailleurs, les divers gouvernements ont pour ainsi dire fait tracer l'histoire de la nation sur les murs du palais législatif. Il y a quelques années, une commission était instituée en Angleterre, qui invita sculpteurs et peintres du pays à soumettre des croquis et des maquettes en vue de la décoration des murs et des couloirs des salles du parlement. Je ne sais rien d'aussi beau que l'intérieur des salles du parlement à Westminster. Qu'est-ce qui nous empêche de fournir à nos artistes l'occasion de retracer sur les murs nus de ce palais les scènes les plus remarquables de notre merveilleuse histoire, et d'orner les couloirs des statuts de nos hommes d'Etat les plus illustres? Ce serait un moyen d'instruire la jeunesse canadienne.

M. ROGERS: Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire mon honorable ami, mais il est inutile de songer à de tels travaux tant que nous serons aussi à l'étroit.

Il serait peut-être sage de faire construire une salle de délibérations à l'extrémité ouest, là où nous aurions de l'espace et de l'air en abondance. C'est une simple observation que je fais en ce moment parce qu'elle me vient à l'esprit. Je suis à Ottawa depuis trop peu de temps pour être bien au fait de la situation.

Pour ce qui est des embellissements que nous devons faire ici, nous avons un architecte paysagiste qui a conçu pour nous des parcs et des points de vue superbes que, je me plais à l'espérer, l'on trouvera tout à fait satisfaisants.

M. BUREAU: A trois heures, la foule qui encombre les entrées et le couloirs nous empêche d'atteindre les salles nos 109 et 110. Il m'est parfois arrivé d'attendre que la foule fût disparue et de ne pouvoir pénétrer dans ma chambre qu'à trois heures et quart.

M. ROGERS: Je ferai étudier le cas demain et verrai s'il n'est pas possible d'obvier à cet inconvénient-là.

Travaux publics.—Rivière Montréal; améliorations en amont de Latchford, $15,000.

M. PUGSLEY: Cette somme est-elle destinée au barrage de Latchford?

M. ROGERS: Oui.

M. PUGSLEY: Qui est-ce qui le construit?

M. ROGERS: Le ministère. Le premier entrepreneur s'étant désisté de son contrat, l'entreprise fut adjugée à un autre qui ne persista pas davantage dans ses intentions. Comme il s'agissait là de travaux urgents, le ministère dut s'en charger, et nous cherchons maintenant à régler nos comptes avec les adjudicataires de l'entreprise.

M. PUGSLEY: Pourquoi ne s'en est-on pas tenu aux contrats, est-ce à cause d'obstacles imprévus?

M. ROGERS: L'épuisement de l'eau offrit des difficultés.

M. McKENZIE: Je m'étais proposé de faire quelques observations sur l'article 423, mais on l'a passé si rapidement que je n'en ai pas eu le temps. Je trouve singulier que l'on ait oublié d'inscrire ce crédit au budget de l'an dernier. Comment se fait-il que cet article porte intérêt?

M. ROGERS: L'intérêt est à payer parce qu'il n'y avait pas d'argent disponible pour solder la créance de l'entrepreneur à l'époque où il termina ses travaux. Comme il lui a fallu attendre, le ministère croit bien faire en lui payant l'intérêt au taux ordinaire.

M. OLIVER: Le Gouvernement a-t-il l'habitude de faire cela?

M. ROGERS: D'une manière générale, dit le sous-ministre. Les jugements de la cour d'échiquier ajoutent toujours l'intérêt.

M. McKENZIE: J'ai souvent essayé d'obtenir l'intérêt pour mes amis dans de pareilles causes, mais le département m'a toujours répondu que, lorsque le crédit est épuisé, l'entrepreneur est averti qu'il n'y a plus d'argent, et que s'il poursuit les travaux, il le fait à ses propres risques.

M. ROGERS: On m'apprend qu'il y a dans ce cas-ci une raison spéciale, le crédit ayant été omis l'an dernier par inattention de la part du département, et il ne serait guère juste dans ces circonstances de priver l'entrepreneur de son argent.

M. OLIVER: Cela me semble une excellente raison, et je crois qu'il y a souvent de bonnes raisons de payer l'intérêt. Je pense comme le représentant de Cap-Breton-nord,

qu'il n'est pas d'usage que le Gouvernement paie l'intérêt. La réponse du ministre contredit ce qu'il disait tantôt, et je lui demanderai si le Gouvernement a maintenant pour pratique de payer l'intérêt.

M. ROGERS: Non; ceci est un cas exceptionnel.

M. PUGSLEY: Lorsque le retard pouvait être raisonnablement attribué au gouvernement, j'avais invariablement pour règle d'accorder l'intérêt, et on a constaté depuis quelques années qu'il y avait plusieurs cas de ce genre.

Travaux publics.—Service des ingénieurs, divers, $10,000.

M. OLIVER: Est-ce pour payer les appointements d'un plus grand nombre d'ingenieurs, de surveillants, etc., ou pour payer des augmentations au personnel actuel?

M. ROGERS: C'est pour de nouveaux employés rendus nécessaires par le surcroît d'ouvrage.

Lignes télégraphiques terrestres et sous-marines du bas du Saint-Laurent et des Provinces maritimes, y compris le service des navires nécessaires à l'entretien du télégraphe sous-marin, $30,000.

M. LEMIEUX: Je suppose que la personne qui envoie des lettres hebdomadaires aux Provinces maritimes les transmet par le télégraphe du département des Travaux publics. Le ministre peut-il déposer sur le bureau de la Chambre une copie de ces lettres hebdomadaires.

M. PELLETIER (directeur général des Postes): Je le dirai demain à mon honorable ami. Je crois qu'elles sont transmises par le télégraphe Marconi.

M. BUREAU: Quel était le montant du crédit en premier lieu?

M. ROGERS: Une grande partie de cette somme est nécessaire pour les réparations du "Tyrian", navire préposé à l'entretien du câble sous-marin, qui a subi de grosses réparations dans le bassin de radoub d'Halifax.

M. McKENZIE: Pourquoi a-t-on remplacé North-Sidney par Halifax comme port d'attache de ce navire? A North-Sidney, il se trouvait près du champ de ses travaux et on l'a envoyé à Halifax où il s'en trouve éloigné.

M. ROGERS: Autrefois Halifax était l'endroit où on réparait ces navires et le changement a eu lieu il y a quelques années. Dernièrement, on a ramené le navire à Halifax parce qu'il était plus commode de l'y réparer et à cause d'autres avantages.

M. McKENZIE: Y a-t-il eu des démarches spéciales concernant ce changement? Y a-t-il quelque rapport dans les archives?

M. ROGERS: Je ne sache pas qu'il y ait un dossier, mais il a été nécessaire de ramener le navire à Halifax afin de le réparer, et il est resté là.

Lignes télégraphiques de la Colombie-Anglaise, $15,000.

M. ROGERS: Ce crédit est destiné à l'entretien et au prolongement de nouvelles lignes. Le surintendant général des télégraphes a demandé cette somme.

M. McKENZIE: J'ai écrit il y a quelque temps pour demander qu'on relie par télégraphe un endroit appelé les Carrières. Ce serait une grande commodité qu'un raccordement avec cet endroit ou une grande industrie a été établie. Trois à quatre milles de fil suffiraient au raccordement, et la compagnie paierait les frais d'entretien du bureau, si le raccordement était fait. J'ai écrit au ministre, mais il a probablement été trop affairé ailleurs pour s'occuper de ma lettre. C'est une affaire de peu d'importance, mais ce raccordement serait très utile à la compagnie.

M. ROGERS: Je me rappelle avoir reçu la lettre de l'honorable député et avoir demandé au directeur des travaux de s'assurer si cela ne pouvait pas se faire, afin de nous rendre aux désirs de mon honorable ami. S'il me donne le nom de l'endroit, je me ferai un plaisir d'aller aux renseignements.

M. McKENZIE: Les Carrières de Sainte-Anne est le nom de l'endroit où se font les opérations, mais je pourrais dire au ministre où se trouve l'intersection.

Chemins de fer.—Intercolonial, $64,848.16.

M. GRAHAM: Plus de la moitié des crédits demandés ont trait aux chemins de fer et canaux, et lorsque nous étudierons le budget principal, il y aura mille et une questions à poser. Nous pourrions parler pendant trois à quatre heures sur un article ou deux, mais dans l'intervalle, je désire critiquer deux sommes qui sont assez grosses. Elles ont trait au règlement des réclamations de M. Walberg, la députation constatera qu'il y a une réclamation de $45,000, et une autre de $13,000 contre le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Je n'examinerai pas si les chiffres sont exacts, mais voici comment je comprends la situation. M. Walberg était un entrepreneur de travaux aux deux endroits mentionnés et il avait certaines créances contre le département des Chemins de fer et des Canaux. L'ancien ingénieur en chef, M. Butler, a diminué la réclamation de M. Walberg. Or, on lui a payé le plein montant sans tenir compte de la déduction faite par M. Butler. D'après le contrat de M. Walberg et d'après tous les anciens contrats, l'ingénieur en chef du département est l'arbitre dont la décision est finale. Dans le présent cas, le département a mis de côté la

décision de l'ingénieur en chef. Il a fait venir un étranger, M. Gutelius, auquel il a confié l'affaire. J'ai une fois agi de la même manière, mais dans des circonstances différentes. Il s'agissait, je crois, d'une réclamation de M. Haney pour le pont de Charlottetown. M. Schreiber était alors l'ingénieur en chef du département et les travaux se poursuivaient, M. Butler étant l'ingénieur en chef de M. Haney. Subséquemment, il devient l'ingénieur en chef du département, et je n'ai pas pu lui permettre d'agir comme arbitre parce qu'il avait été l'ingénieur en chef du réclamant. Mais, j'ai confié l'affaire à M. Schreiber qui avait été l'ingénieur en chef pendant l'exécution des travaux, et c'était tout ce que je pouvais faire pour me conformer au contrat. Il n'y a pas de raison semblable dans le présent cas. Le règlement de la réclamation a été enlevé à l'ingénieur en chef, malgré les clauses du contrat. La cour d'échiquier a été établie pour régler toutes ces réclamations, et je crois que c'est un mauvais précédent que de prendre un étranger, nonobstant les clauses du contrat, et de lui soumettre ces questions. Si l'entrepreneur n'était pas content du règlement que lui offrait l'ingénieur en chef du département, il avait son recours devant la cour d'échiquier à laquelle on aurait dû le renvoyer.

M. COCHRANE: L'ingénieur en chef actuel du département n'était pas l'ingénieur en chef pendant l'exécution des travaux. C'était M. Butler qui était l'ingénieur en chef.

M. GRAHAM: Mais, M. Butler a rendu une décision, et sa décision a été mise de côté.

M. COCHRANE: Non, l'ingénieur en chef du département m'apprend qu'on n'a pas modifié la décision. M. Butler n'a fait que diminuer la réclamation de moitié. Le grand inconvénient était que l'ingénieur en chef de l'Intercolonial avait au cours des travaux fait faire des ouvrages supplémentaires dont le département n'avait pas eu connaissance. C'est ce qu'on m'a dit. L'ingénieur en chef du département consentait à ce que sa décision fût appliquée de cette manière. Il m'a dit qu'il n'avait pas été au courant de plusieurs choses, vu qu'il n'était pas ingénieur en chef pendant l'exécution des travaux.

M. PUGSLEY: L'entrepreneur ne s'est-il pas adressé à la cour d'échiquier?

M. COCHRANE: Pas dans le présent cas, mais dans un autre.

M. GRAHAM: Lorsqu'il a refusé d'accepter la décision de l'ingénieur en chef, il aurait dû s'adresser à la cour d'échiquier.

M. REID (ministre des Douanes): Dans le cas dont parle l'honorable député (M. Graham), la cour d'échiquier n'a-t-elle pas accordé une plus forte somme que l'ingénieur en chef?

M. GRAHAM: Je crois que dans un cas elle a accordé une somme moindre, et que dans l'autre, elle a accordé une somme égale. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas la somme que je critique. L'inconvénient dans tous ces cas-là est que la plupart des entrepreneurs pensent que le Gouvernement est très sévère, que l'article du contrat qui déclare que l'ingénieur en chef décidera en dernier ressort, est un article très limitatif. D'un autre côté, nous ne devons pas oublier que bien des gens croient que le gouvernement est ce qu'il y a de plus facile à tromper, et qu'il faut prendre de grandes précautions. Il n'y a pas un entrepreneur sur douze qui ne suggère pas de soumettre l'affaire à un autre, et de ne pas s'adresser au tribunal. Mais vu que nous avons la cour d'échiquier, je crois que c'est une erreur de se dérober aux clauses du contrat. La cour d'échiquier a tout l'organisme voulu pour décider ces causes. Je ne critique aucunement M. Gutelius; ses conclusions peuvent être justes. Mais si le ministre cède aux entrepreneurs, surtout au sujet de réclamations de longue date, il se trouvera constamment dans l'embarras. Le plus sûr moyen est de s'en tenir au contrat et de renvoyer ces affaires à la cour d'échiquier. Il y avait au département pendant que j'étais ministre, et je crois qu'il y a encore plusieurs réclamations qui auraient dû être soumises à la cour d'échiquier, plutôt que de rester en suspens pour des vétilles. Si on s'en tenait à la lettre des contrats, aucune de ces réclamations ne serait peut-être valable; mais, je crois qu'il y a des réclamations au sujet desquelles le Gouvernement pourrait rendre justice aux entrepreneurs, si l'on écartait les subtilités et si l'on s'adressait à la cour d'échiquier. Il doit y avoir un moyen d'arriver à ce résultat, car je suis certain que le Gouvernement désire autant payer ses dettes, en tant que gouvernement, que l'honorable ministre le désire, en tant que particulier.

M. PUGSLEY: Le mal est que la cour d'échiquier jugera au mérite, et qu'elle s'en tiendra a une interprétation stricte des termes du contrat.

M. COCHRANE: Je crois que l'arbitre dans le cas actuel s'est conformé strictement aux termes du contrat.

M. PUGSLEY: Le contrat dit que les réclamations qui ne seront pas certifiées par l'ingénieur en chef ne seront pas admises.

M. COCHRANE: L'ingénieur en chef a été changé.

M. GRAHAM: Mais c'est son aide qui l'a remplacé.

M. PUGSLEY: Je crois que certains contrats sont très défavorables à l'entrepreneur. Je crois que l'on devrait établir

un tribunal qui aurait le droit de juger toutes les réclamations au point de vue de l'équité, avec pouvoir de déterminer ce qui sera équitable et juste.

M. HUGHES (Victoria): Pour tous les ministères?

M. PUGSLEY: Oui. Je connais des cas où des entrepreneurs ont été très maltraités à cause de conditions techniques imposées par le contrat et que le juge de la cour d'échiquier interprétait à la lettre. Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami (M. Graham) à ce sujet. Je crois qu'il n'était que raisonnable de soumettre toute l'affaire à un arbitre pour qu'il décidât ce qui était équitable et juste. C'est ce que le pays veut.

M. GRAHAM: Nous devrons changer la forme de nos contrats alors.

M. PUGSLEY: Oui, je crois qu'on devrait changer nos contrats. Il serait difficile de trouver un mot juste pour qualifier certains articles qu'ils renferment, et qui sont les mêmes que l'on y mettait il y a quarante ans.

M. LEMIEUX: Qui a agi comme arbitre dans ce cas-ci?

M. GRAHAM: M. Gutelius. Je désire rectifier l'observation de mon collègue (M. Pugsley) au sujet de ces contrats. Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai fait reviser et approuver la formule des contrats par le ministère de la Justice afin de les rendre plus justes à l'égard de l'entrepreneur. Je regrette que le département des Travaux publics n'ait encore rien fait en ce sens. C'est une question épineuse, et je sais que le ministre des Chemins de fer et des Canaux rencontre les mêmes difficultés que j'ai éprouvées moi-même. L'honorable député de Saint-Jean, propose probablement une solution juste. On a établi la cour d'échiquier dans l'intention d'enlever tous ces embarras au département.

M. ROGERS: Je crois qu'elle crée plutôt des embarras.

M. GRAHAM: Vous découvrirez que les plus grands embarras viennent du ministère de la Justice. Le ministère des Chemins de fer a toujours beaucoup de difficultés à faire approuver par le ministère de la Justice un décret du conseil qui autorise la suppression de certaines objections techniques afin de pouvoir soumettre la cause à la cour d'échiquier, mais celle-ci peut encore après cela dire que vous n'avez pas le droit d'abandonner ces objections.

M. COCHRANE: Je ne crois pas que l'on ait jamais sérieusement essayé d'arriver à un règlement de ces différents contrats. Ainsi que l'honorable député vient de le dire, c'est M. Bowden qui a fait les plans de quelques-uns de ces travaux, non pas l'ingénieur en chef ou son aide pendant la construction.

Personnellement, je n'ai guère de sympathie pour cet entrepreneur, mais il a droit d'être traité avec justice.

M. GRAHAM: C'était un très bon entrepreneur.

M. COCHRANE: Vraiment? Il ne l'a pas prouvé dans l'Ontario. Mais je constate que l'arbitre a suivi le contrat aussi littéralement que possible, et lorsqu'il a cru pouvoir avec justice décider en faveur du plaignant il l'a fait. Beaucoup d'autres réclamations attendent une décision.

Strictement parlant elles sont jugées, mais je crois honnêtement que quelques-uns de ces demandeurs ont droit à quelque considération. J'ai été tellement occupé à voyager et à visiter le pays l'été dernier que je n'ai pas eu le temps de m'occuper de ces questions, sans cela j'aurais effectué un règlement, et j'aurais probablement demandé un crédit à la Chambre, car je veux donner à cet entrepreneur ce qu'il mérite d'avoir.

M. GRAHAM: Il n'est pas question ici du drainage?

M. COCHRANE: Non, mais c'est un règlement complet.

M. GRAHAM: Nous avons réglé la question du drainage devant la cour d'échiquier.

Chemins de fer et Canaux.—(Frais d'exploitation du chemin de fer intercolonial (crédit supplémentaire), $2,250,000.

M. GRAHAM: Il y a là une marque ou d'extravagance ou de succès.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je crois que c'est de succès cette fois-ci.

M. GRAHAM: S'il y a accroissement de trafic la dépense est plus grande pour le transporter, et conséquemment c'est un signe de succès. Mais il faut être mauvais devin pour se tromper de $2,250,000.

M. COCHRANE: L'accroissement de trafic a beaucoup dépassé ce chiffre.

M. GRAHAM: Ce crédit, si je comprends bien, est nécessité par l'augmentation de dépenses qui résulte de l'accroissement de trafic?

M. COCHRANE: On veut employer l'excédent de recettes que l'on aura à l'achat de matériel.

M. GRAHAM: Pendant l'exercice qui va finir?

M. COCHRANE: Pendant l'exercice finissant le 31 mars.

M. GRAHAM: Mon honorable ami pourrait-il nous dire à quel chiffre il pense que l'excédent s'élèvera?

M. COCHRANE: A tout près d'un million de dollars.

M. GRAHAM: Ce sera compris dans cette somme?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Ce million sera dépensé à acheter du matériel?

M. COCHRANE: Oui, nous voulons acheter vingt-cinq autres locomotives. Nous en manquons.

M. LEMIEUX: Où achetez-vous vos locomotives?

M. COCHRANE: Nous les achetons des fabricants canadiens qui sont invités à envoyer des soumissions.

M. LEMIEUX: Vous n'achetez que des maisons canadiennes?

M. COCHRANE: Oui.

M. LEMIEUX: Vous n'achetez jamais en dehors du pays.

M. COCHRANE: Nous n'avons jamais acheté de locomotives ailleurs qu'au Canada. L'année dernière nous avons acheté à l'étranger quelques wagons Pullman, et un wagon-restaurant.

Il nous faut un plus grand nombre de wagons Pullman, wagons-restaurants, wagons à bagage et wagons à voyageurs. Nous manquons de wagons d'une façon générale. J'espère pouvoir augmenter le nombre de nos wagons à marchandises avant l'automne.

M. PUGSLEY: Il n'y a pas de correspondance avec l'Ocean Limited entre Moncton et Saint-Jean. Y a-t-il quelque espoir que cette correspondance sera rétablie prochainement?

M. COCHRANE: Le trafic sur ce convoi spécial entre Saint-Jean et Moncton a été bien faible cette année. Il n'a rapporté que 16 cents du mille, tandis que la marche des trains a coûté 75 cents par mille. Nous avons supprimé le train jusqu'au printemps, alors que le trafic entre ces deux points sera plus fort.

M. PUGSLEY: On se plaint beaucoup de la suppression de ce convoi

M. COCHRANE: Si la chute de neige n'avait pas été si légère cette année, nous n'aurions pas pu faire marcher l'Ocean Limited.

M. LEMIEUX: Je dois dire que les wagons de l'Intercolonial sont aussi confortables que ceux d'aucune autre ligne, et l'Ocean Limited est un train qui fait honneur au réseau, et devrait être maintenu hiver comme été. Mais les citoyens de Québec ont un grief. Le train qui vient de l'est passe à Lévis après minuit, et comme le bateau entre Lévis et Québec cesse de traverser à minuit en hiver, les voyageurs en destination de Québec sont alors obligés de passer la nuit à Lévis. C'est naturellement un grand inconvénient, et l'Intercolonial pourrait peut-être s'entendre avec la compagnie des bateaux pour traverser ses voyageurs à l'arrivée du train.

M. COCHRANE: Ces bateaux obtiennent leur permis de la ville qui alors devrait leur imposer ces conditions.

M. LEMIEUX: Oui, mais un grand chemin de fer comme l'Intercolonial devrait pouvoir rendre ses voyageurs à destination, sans leur imposer de retards.

M. COCHRANE: Nous aurons quelques bacs transbordeurs pour le Transcontinental, et ce sera peut-être un moyen de résoudre la difficulté.

M. GRAHAM: Je vois dans ce crédit une somme de $3,000 pour la refonte de la loi des chemins de fer. Je voudrais appeler l'attention du ministre sur une question qui a été discutée dans l'assemblée législative d'Ontario, et qui intéresse particulièrement Brockville, où je demeure. On a proposé que lorsque nous refondrons notre loi des chemins de fer, nous devrions y ajouter une disposition portant qu'au cas où une compagnie de chemin de fer déciderait de changer son terminus, et par le fait obligeait un grand nombre de ses employés à changer de demeure, la compagnie devrait leur verser une rémunération quelconque pour les indemniser d'avoir à abandonner leurs maisons.

M. COCHRANE: Depuis deux ou trois mois nous nous occupons de cette question.

M. GRAHAM: Plusieurs de mes voisins dans Brockville vont probablement se trouver dans l'obligation de déménager. Presque tous sont devenus propriétaires de maisons modestes et les ont améliorées. S'ils étaient obligés de les abandonner demain, le loyer de ces maisons ne rapporterait pas 1 pour 100 d'intérêt; et s'ils voulaient les vendre, ils n'en pourraient jamais avoir ce qu'elles leurs coûtent. C'est peut-être du neuf en fait de législation, mais je crois que la question mérite d'être étudiée par le ministre lorsqu'il fera la refonte de la loi des chemins de fer. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer transporte son terminus ailleurs, elle devrait dédommager ses employés de la perte qu'elle leur fait subir en les obligeant à déménager ailleurs.

M. COCHRANE: Je ne me suis pas contenté de mettre la question à étude, je l'ai discutée avec les autorités du Grand-Tronc.

M. PUGSLEY: Ce crédit de $3,000 pour la refonte de la loi des chemins de fer, est-il destiné à solder les honoraires d'avo-

cats autres que ceux à l'emploi du Gouvernement? La somme me paraît élevée pour la refonte d'un statut relatif à une seule question.

M. COCHRANE: A mon avis c'est la somme qu'il faudra.

M. PUGSLEY: Combien faudra-t-il de temps pour faire le travail?

M. COCHRANE: Il faudra beaucoup de temps. Les conférences avec les employés du chemin de fer et l'examen des textes de loi exigent beaucoup de temps. Il faudra aussi recourir dans une assez grande mesure aux services de sténographes. Celui qui exécute ce travail est très ponctuel et assidu et ne s'en tient pas à un nombre fixe d'heures de bureau. Son nom est M. Price.

M. PUGSLEY: N'y a-t-il pas un bureau d'avocat annexé au ministère des Chemins de fer?

M. COCHRANE: Oui, mais il lui est à peu près impossible de se tenir au courant.

M. PUGSLEY: Pourquoi le ministre de la Justice ne se charge-t-il pas de la besogne; il a un personnel nombreux.

M. COCHRANE: Il en a besoin. Lorsque j'ai rencontré feu le juge Mabee récemment, il m'a conseillé très fortement de charger quelqu'un de la revision de cette loi, et de ne pas permettre qu'on la modifie préalablement à cette revision. Nous avons discuté la compétence plus ou moins grande de divers avocats en vue de l'exécution de ce travail. Le nom de M. Price ayant été mentionné, M. le juge Mabee a exprimé l'opinion qu'il ferait très bien l'affaire.

Chemins de fer et Canaux.—Nouveau matériel de dragage pour le canal Rideau, $4,020.20.

M. COCHRANE: A mon avis nous devrions réduire le chiffre de ce crédit, et même nous pourrions peut-être tout simplement le biffer.

M. GRAHAM: Il a été question depuis assez longtemps de l'enlèvement des obstacles à la navigation à proximité de Westport, et le capitaine Noonan c'est plaint de ce que à l'eau basse certains endroits du canal proprement dit étaient dangereux pour la navigation. A-t-on pris quelques mesures pour les faire disparaître.

M. COCHRANE: Le nettoyage a été exécuté il y a un an.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à une heure et vingt minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mercredi, 19 mars 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

LE COMITE DES BANQUES ET DU COMMERCE.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal) propose que le 9e rapport du comité permanent des banques et du commerce soit agréé.

Sir WILFRID LAURIER: Il serait peut-être préférable, à mon avis, que l'honorable député consentît à ce que l'étude de la motion fût remise à la prochaine séance. Aujourd'hui nous nous occupons du budget supplémentaire et son adoption occupera peut-être tous nos instants. Cette motion entraînera peut-être quelque discussion.

M. BORDEN: De quelle motion s'agit-il?

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agit de l'approbation à donner au rapport du comité des banques et du commerce demandant qu'il soit autorisé à délibérer pendant que la Chambre est en séance.

M. AMES: Le chef de l'opposition me permettra bien de dire un mot, sans doute; puis, après avoir entendu mes explications, s'il juge utile de remettre l'étude de la motion à plus tard, j'y consens volontiers. Il y a trois semaines, notre comité invita un certain nombre de personnages notables à se tenir prêts à paraître devant le comité et à nous faire bénéficier de leur expérience en matière de banques. Ces personnes m'ont écrit, et je n'ai pas réussi à leur donner de réponse satisfaisante. Ce matin, le comité a cru que si nous pouvions obtenir la permission de tenir séance, tout simplement dans le but d'entendre ces messieurs, pendant que la Chambre est en séance—pourvu toutefois que les conditions normales règnent dans la Chambre et au dehors—nous pourrions peut-être nous hasarder à les inviter et à les mettre en lieu de faire les préparatifs voulus pour l'expédition de leurs affaires.

S'il nous est impossible de le faire, il s'en suivra un retard d'une semaine. Un de ces messieurs vient d'Europe, un autre de Chicago, trois du Nord-Ouest, outre d'autres citoyens en vue, et il serait malheureux qu'il nous fût impossible de leur donner une idée de l'heure où leur présence ici serait désirable.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député peut facilement répondre à la question qu'il a dans la pensée. Si la Chambre levait chaque jour sa séance à une heure moins indue, rien n'empêcherait le comité de se réunir dans la matinée lorsque la Chambre ne délibère pas.

M. AMES: Y aurait-il quelques difficultés à obtenir cette permission? Nous ne demandons pas que le comité des banques et du commerce soit autorisé à expédier sa besogne, ni de délibérer d'article quelconque de la loi des banques; non, nous voulons tout simplement qu'on prenne les mesures voulues pour que ces messieurs ne soient pas forcés d'attendre ici des semaines entières, après qu'on leur a dit que leur présence est désirée.

Sir WILFRID LAURIER: Naturellement, chaque membre du comité aurait intérêt à entendre ses témoins et regretterait d'être privé d'assister à ses séances.

M. AMES: Réservé.

(La motion est réservée).

1re LECTURE

Du bill (n° 153), présenté par M. Knowles, concernant la banque de la Saskatchewan.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'une astérique.)

CHEMINS DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—TRAVAUX PROVISOIRES.

M. GRAHAM demande:

1. Combien de tronçons de voies ferrées sur chevalets temporaires sur la division de l'est du National Transcontinental, qui devaient dans le projet primitif être remplis, ont été substitués à la construction permanente, et à quels points se trouvent-ils?
2. Combien a-t-on substitué de ponts temporaires ou en bois à des ponts en béton ou en acier ou permanents dont la construction avait d'abord été décidée, et à quels points se trouvent-ils?
3. Ces tronçons à chevalets, se trouvent-ils sur quelque partie du parcours où il faut tenir compte du moment acquis pour remonter des rampes? Dans l'affirmative, quelle région et à quel mille?

M. COCHRANE:

1. Aucun.
2. Aucun.
3. Non.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL — MODIFICATION DE RAMPES, PONTS ET VIADUCS EN BOIS.

*M. GRAHAM demande:

1. Qui a suggéré les changements de rampes, ponts et viaducs en bois, sur la division est du chemin de fer National Transcontinental?
2. Qui a proposé ces modifications?
3. Quelle sera l'économie estimative résultant de ces modifications?
4. Qui a préparé cette estimation?

M. COCHRANE:

1. L'ingénieur en chef, commission du National Transcontinental.

Sir WILFRID LAURIER.

2. L'ingénieur en chef, commission du National Transcontinental.
3. $27,797 jusqu'à date.
4. L'ingénieur divisionnaire, H. M. Balkam.

NATIONAL TRANSCONTINENTAL — ENCEINTES DE GARES ET POINTS DIVISIONNAIRES.

M. GRAHAM demande:

1. Des enceintes de gares ou des points divisionnaires sur la ligne de la division est du chemin de fer National Transcontinental ont-ils subi des réductions, contrairement au plan primitif sous le rapport de la superficie, des voies, édifices ou facilités?
2. Dans l'affirmative, dans quelle mesure, et quelle est l'économie résultant de ces réductions?

M. COCHRANE: Non.

CANAL RIDEAU — NETTOYAGE ET BADIGEONNAGE DES PONTS.

*M. MURPHY demande:

1. Depuis le 1er novembre 1911, quelqu'un des ministres à la tête des départements de l'Etat, a-t-il employé soit un particulier, soit une compagnie, par voie de contrat ou autrement, pour nettoyer l'ouvrage en fer ou en acier de l'un quelconque des ponts construits au-dessus du canal Rideau?
2. Dans l'affirmative, quel est le nom soit du particulier, soit de la compagnie, et à quelles conditions l'ouvrage a-t-il été exécuté?
3. Combien de temps a duré l'ouvrage exécuté sur chacun de ces ponts, et quelle a été la somme payée en chaque cas?
4. A-t-on demandé des soumissions pour cet ouvrage? Dans l'affirmative, quels sont les noms respectifs des soumissionnaires et les chiffres respectifs des soumissions?
5. Cet ouvrage a-t-il été accompli sur tout le parcours du canal? Si non, doit-il être continué, et à quelles conditions?

M. COCHRANE:

1. Oui. La compagnie canadienne Sand Blast constructions en béton (à responsabilité limitée). Dans chaque cas, il y a eu soumissions en blocs pour chaque structure, nettoyée et peinte.
3. On n'a pas tenu compte du temps. Voici les paiements effectués:

CONCRETE CONSTRUCTION, LIMITED.

Pont de la rue Elgin, $500; pont de la rue Concession, $400; pont de Manotick, $900; pont de Merrickville, $950; Merrickville (pont tournant), $400; pont d'Oliver's-Ferry, $1,200; pont de Newborough, $600; pont de Brass-Point, $1,200.

4. Non. On a reçu de la Canadian Sand Blast Company (à responsabilité limitée) et de la Concrete Construction (à responsabilité limitée) des propositions pour peindre et nettoyer les ponts suivants, aux prix indiqués ci-dessous:

Nom du pont.	Canadian Sand Blast Company.	Concrete Construction, Ltd.
Pont de la rue Elgin.. ..	$ 950	$ 500
Pont de la rue Concession.	850	400
Pont de Manotick..	1,400	900
Merrickville (pont à travée fixe)..	700	*950
Merrickville, pont tournant..	700	400
Pont d'Oliver's-Ferry.. ..	1,600	1,200
Pont de Newborough.. ..	1,200	600
Pont de Brass'-Point.. ..	1,600	1,200
	$9,000	$6,150

*Et lisse.

Plus tard, en égard à une offre spéciale de la Concrete Construction, (à responsabilité limitée) les ponts suivants furent nettoyés et peints aux prix respectifs qui figurent en regard de leurs noms:

Smith's-Falls (pont à travée fixe), $1,000 à l'écluse détachée.

Smith's-Falls (pont à travée fixe), $800 en aval du bassin.

Smith's-Falls (pont tournant), $500 à l'écluse détachée.

5. Non. Il se fera, de temps en temps, des travaux de même nature, selon que la condition des structures le demanderont. La continuation de ces travaux, sous leur forme actuelle, tiendra aux prix offerts.

RESERVE DE POLICE-POINT.

M. BUCHANAN demande:

1. La propriété connue sous le nom de "Police-Point Réserve" a-t-elle été transférée à la cité de Medicine-Hat pour en faire un parc? Dans l'affirmative, quand et en vertu de quelle autorité?

2. Si elle a été transférée par décret du conseil, quand ce décret a-t-il été adopté?

M. CROTHERS. Non.

IMMIGRATION DES ETATS-UNIS.

M. SCHAFFNER demande:

Combien est-il venu d'immigrants des Etats-Unis au Canada en 1909, 1910, 1911 et 1912?

M. CROTHERS:

1. Exercice, 1908-1909, 59,832; 1909-1910, 103,798; 1910-1911, 121,451; 1911-1912, 133,710.

QUAIS DE SHEET-HARBOUR-PASSAGE ET DE SOBER-ISLAND.

M. STEWART (Lunenburg) demande:

1. Quelles sont les sommes payées pour matériaux et main-d'œuvre, respectivement, pour les quais de Sheet-Harbour-Passage et de Sober-Island, comté d'Halifax, au cours des années 1910 et 1911?

2. Quels sont les noms de ceux qui ont été employés, et les sommes payées à chacun d'eux

3. De qui a-t-on acheté les matériaux, et quelles ont été les différentes sommes payées?

M. PERLEY:

1. Quai de Sheet Harbour Passage, $791.-27; Sober island, $71.20.

2. Quai de Sheet Harbour Passage, 1910-1911, rien; 1911-12—12 septembre au 21 octobre 1911:

			$ c.	$ c.	$ c.
Levi Wambold	Contremaître	25¾ jours à	2 50	64 37	
"	Cheval	8 "	1 00	8 00	
Howard Wambold	Journalier	23½ "	1 50	35 24	
Isaac Wambold	"	18¾ "	1 50	28 13	
"	Cheval	6¾ "	1 00	6 75	
Haliburton Wambold	Journalier	17¾ "	1 50	26 63	
Jas. H. Wambold	"	23 "	1 50	34 50	
Theodore Wambold	"	16 "	1 50	24 00	
Allen Wambold	"	17 "	1 50	25 50	
Henry Verge	"	4 "	1 50	6 00	
Gordon Spears	"	15 "	1 50	22 50	
James Spears	"	16 "	1 50	24 00	
James Wambold, sr	"	3 "	1 50	4 50	
Wilton Harnish	"	11 "	1 50	16 50	
Hiram Wambold	"	14¼ "	1 50	21 37	
Thos. Martin	Charpentier	10¼ "	2 00	20 50	
					368 49

3. Comptes.

		$ c.	$ c.
John Kenny	Remor. de bois..	12 00	
Baker Holman	Travail de forge.	2 00	
Cleam. Turner	Bois	2 42	
Howard Wambold..	"	164 44	
"	Remor. de bois.	21 25	
Henry Hall	Bois	105 02	
Hiram Wambold.	Louage de bateau	9 00	
Austen Bros. Ltd	Quincailleries	45 74	
neet Hr. Lumber Co	Bois	60 91	
			422 78
			791 27

2. Quai de Sober-Island, 1910-1911, rien. 1911-1912, du 18 au 21 septembre 1911.

			$ c.	$ c.
James Wambold	Contremaître	4 jours à $2 50	10 00	
John Logan	Journalier	2 " " 1 50	3 00	
Thomas Logan	"	2 " " 1 50	3 00	
John Helpard	"	2 " " 1 50	3 00	
Murdock Logan	"	2 " " 1 50	3 00	
Herman Munroe	"	2 " " 1 50	3 00	
Angus Harnish	"	2 " " 1 50	3 00	
George Harnish	"	2 " " 1 50	3 00	
				31 00

3. Comptes:

Austen Bros., Ltd., quincailleries	$40 20
	$71 20

RESERVE FORESTIERE DE LA MONTAGNE-DU-DAUPHIN (RIDING-MOUNTAIN).

M. CRUISE demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de modifier la loi des réserves forestières fédérales en retranchant de l'extrémité ouest de la réserve forestière de la montagne du Dauphin (Riding-Mountain) les townships 24 et 25, rang 27, à l'ouest du 1er méridien?
2. Dans l'affirmative, quelle est la raison de ce projet?
3. Quand le bill sera-t-il présenté?

M. CROTHERS:

1. La question est à l'étude.
2 et 3. Réponse au n° 1.

EMPLOI DONNE A F. A. MORRISON.

M. TURRIFF demande:

1. M. F. A. Morrison est-il encore employé à l'enquête sur les prix de transport de marchandises dans l'Ouest?
2. A-t-il été employé sans interruption depuis le 20 février 1912? Dans la négative, pendant combien de temps a-t-il été employé?
3. Ses appointements ont-ils été fixés?
4. A-t-il été payé en tout ou en partie?
5. S'il a été payé en totalité, quel montant a-t-il reçu?
6. S'il n'a été payé qu'en partie, combien a-t-il reçu à compte?

M. DOHERTY:

1. Oui.
2. Non. Le dernier rapport reçu, en date du 11 décembre 1912, établit que le temps employé, y compris les voyages, est ainsi qu'il suit: du 20 février au 24 mars, du 12 avril au 9 mai, du 22 juillet au 5 août, du 8 au 23 septembre.
3. Non.
4. Il n'a encore rien touché à compte de ses services.
5 et 6. Répondu au n° 4.

LE COMMANDANT ROPER.

M. SINCLAIR demande:

1. Le commandant Roper est-il au service du Gouvernement?

M. PERLEY.

2. Dans la négative, quand a-t-il quitté le département des affaires navales?
3. Quel était son salaire, et jusqu'à quelle date ce salaire a-t-il été payé?
4. Si le commandant Roper n'est pas au service du Gouvernement, le Gouvernement ou quelqu'un des départements a-t-il reçu quelque communication du commandant depuis qu'il a quitté son emploi?

M. REID:

1. Non.
2. 27 avril 1912.
3. $3,500 par an, payé le 27 avril 1912.
4. Non.

FRAIS DE MESSAGERIE SUR LE POISSON.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel montant a été payé par le Gouvernement en 1912 pour aider à solder les frais de messagerie pour des consignations de poisson frais?
2. Quelle proportion est payée par l'expéditeur et le Gouvernement, respectivement?

M. REID:

1. $71,236.32.
2. Deux tiers par l'expéditeur et un tiers par le Gouvernement.

LA GLACE POUR LE CAMP D'ALDERSHOT.

M. KYTE demande:

1. L'entrepreneur fournisseur de la glace au camp d'Aldershot (N.-E.) a-t-il reçu la somme payable aux termes de son contrat?
2. S'il ne l'a pas reçue, va-t-il la recevoir?

M. HUGHES:

1. Oui, $325. L'augmentation du prix pour 1912 est due au fait que l'étang où l'on prenait la glace les années précédentes a été condamné comme dangereux. La glace doit par conséquent être prise au lac Sutherland et cela coûte plus cher par suite du transport plus long.
2. Réponse au No 1.

COMITE DE CONCILIATION POUR LES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

*M. VERVILLE demande:

1. Le département du Travail a-t-il reçu de la part des employés de l'Intercolonial une demande de nomination d'une commission d'enquête sous le régime de la loi des enquêtes? Dans l'affirmative, en quoi consite leur demande, et quand a-t-elle été faite?

2. Une partie de leur demande a-t-elle été accordée? S'il en est ainsi, pour quelle division du service l'a-t-elle été?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire terminer cette enquête? Si oui, quand pouvons-nous en attendre le résultat?

M. CROTHERS: La question est considérée comme se rapportant a des demandes à faire et non à des demandes qui ont pu être faites durant le cours d'années antérieures, et pour lesquelles une solution a été donnée, de sorte qu'elles ne sont plus soumises à l'examen du département.

1. Trois demandes de commissions en vertu de la loi des enquêtes ont été reçues de différents groupes d'employés de l'Intercolonial, au sujet desquelles une action ultérieure peut être encore prise, savoir:

(a) Enquête sur le renvoi de plusieurs mécaniciens de locomotives; la demande a été reçue le 9 décembre.

(b) Revision des tarifs concernant les ateliers de la fédération; demande reçue le 31 janvier.

(c) Enquête sur la réduction de Thomas Ryan de maître des ateliers à contremaître des locomotives; demande reçue le 4 février.

2. Chaque réclamation a été examinée par les autorités de l'Intercolonial et des négociations directes ont eu lieu entre les autorités de l'Intercolonial et les employés en vue d'une solution amicale sans nomination de commission.

3. La conduite à tenir dépendra du résultat des négociations en train.

SALAIRES SUR L'INTERCOLONIAL.

*M. VERVILLE demande:

1. Le département des Chemins de fer et des Canaux a-t-il reçu de la part des employés de l'Intercolonial une demande d'augmentation de salaires? Dans l'affirmative, quelle est la nature de leur demande, et quand a-t-elle été faite?

2. Ces employés ont-ils demandé que la durée quotidienne de leur travail soit diminuée? Si oui, quelle est la nature de leur demande à cet égard?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de se rendre à ces demandes?

M. COCHRANE:

1. Oui. Pour diminution d'heures et salaire plus élevé. Durant les derniers six mois.

2. Oui. Par demandes écrites ou transmises par des comités représentant les employés.

3. Les demandes des employés et les représentations faites par les comités seront réglées par le département.

MANUFACTURE DE CARTOUCHES.

M. LACHANCE demande:

1. Quelle quantité de cartouches a été fabriquée à la cartoucherie de Québec pendant l'année 1912?

2. Quelle quantité de cartouches a été consommée dans tout le Canada pendant l'année 1912?

3. Quel est le montant d'argent payé en salaire pour la fabrication de ces cartouches en 1912?

4. Quel est le coût des matériaux pour la fabrication de ces cartouches pendant l'année 1912?

5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire ailleurs une autre cartoucherie, et si oui, en quel endroit du pays?

M. HUGHES: Pour l'année financière terminée le 31 mars 1912:

1. 10,000,000.
2. 4,500,000.
3. $146,513.77.
4. $78,309.94.
5. Le programme sera étudié plus tard.

ECLUSE DE LA RIVIERE SAINT-CHARLES.

M. LACHANCE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une résolution passée par le conseil de ville de la cité de Québec, le ou vers le 21 décembre 1911, concernant les travaux d'écluse de la rivière Saint-Charles, dans le port de Québec?

2. Le Gouvernement a-t-il répondu à cette résolution, et si oui, quelle réponse a-t-il fait et à qui a-t-il répondu?

3. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux, et si oui, quand ont-elles été demandées?

4. Quelles soumissions ont été reçues, de qui et le montant de chacune d'elles, et l'une ou quelques-unes d'entre elle ont-elles été accordées?

M. PERLEY:

1. Aucune résolution de cette date ne se trouve dans les dossiers du département des Travaux publics; une pétition du maire Drouin a été reçue le 7 novembre 1910.

2. La réponse a été: "Je vous assure que cette question importante sera l'objet de mon attention sérieuse".

3. Oui, le 26 décembre 1912 des ordres ont été donnés pour faire des annonces.

4. (a) Quinlan & Robertson, $1,873,-704.80; M. P. et S. T. Davis, $2,233,568.60; la compagnie générale d'entreprises publiques, limitée, $2,333,504.20; sir John Jackson (Canada), Limited, $2,537,573.50; Norton Griffiths & Co., Limited, $2,573,591.42; Canadian Stewart Co., Ltd., $2,980,417.20; The Chaudiere Machinery and Foundry Co. Limited, $4,158,770.10. (b) Oui, celle de Quinlan & Robertson.

GARE DU TRANSCONTINENTAL A QUEBEC.

M. LACHANCE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il décidé de construire une gare pour le Transcontinental dans la cité de Québec, et si oui, en quel endroit de la cité?
2. En outre, le Gouvernement a-t-il décidé de construire une gare centrale, et si oui, dans quel endroit de la cité de Québec ou des environs de Québec?
3. Le Gouvernement a-t-il fait préparer des plans pour la construction de l'une ou de l'autre de ces gares et quand se propose-t-il de commencer la construction de ces gares?

M. COCHRANE:

1. A l'étude.
2. Non.
3. Des plans ont été préparés pour une gare au marché Champlain, mais la construction a été suspendue pour permettre un nouvel examen.

PECHE D'HIVER SUR LE LAC WINNIPEGOSIS.

M. CRUISE demande:

Le Gouvernement a-t-il prohibé la pêche d'hiver dans une certaine partie du lac Winnipegosis? S'il en est ainsi, quelle est cette partie réservée, et pourquoi cette restriction?

M. REID:

1. Non.
2. Le budget supplémentaire n'a pas encore été mis à l'étude.

BRISE-GLACE A LITTLE-SANDS.

M. HUGHES (Kings) demande:

1. Le gouvernement a-t-il reçu de la part des résidents de Little-Stands (I.P.-E.), une requête demandant la construction d'un brise-lames et l'établissement d'un havre de refuge pour les bateaux à cet endroit?
2. Le gouvernement se propose-t-il de construire ce brise-lames? Dans l'affirmative, quand l'ouvrage sera-t-il commencé?

M. PERLEY:

1. Oui.
2. Le budget supplémentaire n'a pas encore été mis à l'étude.

BRISE-GLACE DE BAY-FORTUNE.

M. HUGHES (Kings) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu de la part des résidents de Bay-Fortune, (I.P.-E.), une enquête demandant de prolonger le brise-lames à cet endroit?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de prolonger et réparer ce brise-lames au cours de cette année? Dans l'affirmative, quand l'ouvrage sera-t-il commencé?

M. PERLEY:

1. Oui.
2. Le budget supplémentaire n'a pas encore été mis à l'étude.

M. PERLEY.

LE MAITRE DE POSTE DE KINGSBORO.

M. HUGHES (Kings) demande:

1. H. J. Robertson, maître de poste de Kingsboro, lot 47 (I. P.-E.), a-t-il été destitué? Si oui, pour quelles raisons?
2. Alexander Scott a-t-il été nommé pour le remplacer? S'il en est ainsi, le Gouvernement sait-il que le bureau de poste a été retiré des mains dudit Alexander Scott il y a un ou deux ans, parce qu'il avait été allégué qu'il négligeait ses devoirs de maître de poste, et à la suite d'un rapport de l'inspecteur des postes à cet effet??
3. Quelle a été la nature du rapport de l'inspecteur des postes au sujet de la manière dont ledit Alexander Scott tenait le bureau de poste?

M. PELLETIER: M. Havelock Robertson n'est pas actuellement maître de poste à Kingsborough, M. Alexander Scott, destitué en août 1910 ayant été réinstallé. Les rapports de l'inspecteur des postes montrent que les observations faites au sujet de la demeure de M. Scott qui n'était pas centrale et de l'insuffisance de son administration, n'étaient pas satisfaisantes pour expliquer son changement. L'inspecteur a déclaré que l'emplacement proposé pour le bureau n'était pas plus central et que la plainte de M. Roberston qui avait remplacé le maître de poste révoqué, n'était pas très sérieuse.

SERVICE DE COURRIER A TATAMAGOUCHE ET BRULE-SHORE.

M. MACDONALD demande:

1. Quels sont les noms des soumissionnaires, et quel était le chiffre de chacune des soumissions reçues pour le transport de la malle entre Tatamagouche et Brulé-Shore, comté de Colchester, lors de la dernière demande de soumissions?
2. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

M. PELLETIER: Le contrat n'ayant pas été signé, il est d'intérêt public de ne pas donner ces renseignements avant que l'entreprise ne soit donnée.

TRAITEMENT DES OFFICIERS DE LA MARINE.

M. MACDONALD demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu quelque requête des officiers des steamers de l'Etat demandant un remaniement et une augmentation de leurs traitements?
2. Des rapports sur ladite demande ont-ils été faits par les fonctionnaires du département?
3. Ces rapports sont-ils favorables ou non?
4. Est-ce l'intention du département d'accéder à la dite demande?

M. REID:

1. Oui
2. Les différente requêtes ont été examinés par les fonctionnaires du département.
3. A l'étude.

PARC A HOMARDS DE LONG BEACH.

M. LAW demande:

1. De qui a été achetée à Long-Beach, St. Mary's, comté de Digby, N.-E., propriété devant être employée comme parc à homards?
2. Quel prix a été payé pour ladite propriété?
3. Sur la recommandation de qui a-t-elle été achetée?
4. Quelle était la valeur imposable de la propriété à l'époque de l'achat?

M. REID:

1. R. E. Harris C. R. et Robert S. McKay exécuteur des dernières volontés et du testament de feu john H. Harris.
2. $10,000.
3. De fonctionnaires responsables du département.
5. Le département n'a pas ce renseignement

SERVICE DU COURRIER ENTRE SOUTH-ONSLOW ET QUYON.

M. DEVLIN demande:

1. Qui a le contrat pour livraison de la malle rurale entre South-Onslow et Quyon, comté de Pontiac?
2. Combien de soumissions ont été faites pour ce service, et quel était le montant mentionné dans la plus basse soumission?

1. Si cette question a trait au service postal rural de Quyon, circuit n° 1 par le bureau de poste de Steeles, le contrat a été donné à R. H. Thompson.
2. William Richardson a soumissionné à $800 par an et R. H. Thompson à $1,000. Ces chiffres étaient beaucoup trop élevés et n'ont pas pu être acceptés. De plus l'inspecteur a déclaré qu'il ne pouvait pas recommander Richardson qui pouvait être un entrepreneur ne réunissant pas les conditions voulues. Enfin le département a r ussi à passer un marché avec R. H. Thompson au prix acceptable de $620.

SERVICE POSTAL ENTRE SAINT-URBAIN ET LA BAIE-SAINT-PAUL.

M. LEMIEUX demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour un service de dépêches entre Saint-Urbain et la Baie-Saint-Paul?
2. Quel est le nom des soumissionnaires et le montant de leurs soumissions respectives?
3. Qui a obtenu le contrat et à quel prix?

M. PELLETIER:

1 et 2. Des soumissions n'ont pas été demandées.
3. Une convention temporaire a été faite avec E. Lable à $295,02 qui est le prix payé à l'entrepreneur actuel, S. Ouellet.

LES FOURNITURES DU CAMP DE LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la fourniture des épiceries, patates, foin, paille et bois de chauffage, devant servir aux miliciens, lors du campement à Saint-Joseph de Lévis, en juin dernier (1912)?
2. Combien de personnes ont soumissionné?
3. Quels sont leurs noms et quel est le montant de leurs soumissions respectives?
4. Quel était le plus bas soumissionnaire?
5. A qui a-t-on donné l'entreprise?

M. HUGHES:

1. Oui.
2. Seize.
3. Il y a une copie du tableau des soumissions spécifiant les noms et les prix qui est déposée devant le greffier det la Chambre.
4. Pour le bœuf et le bétail vivant, Alphonse St. Pierre; pour l'agneau et le mouton, Philippe Roberge; pour le pain, Alfred Mercier; pour l'épicerie et les légumes, A. Dombrowski; pour la farine, Strong Baker's, Geo. Tanguay; pour la farine de maïs, A. Ed. Couture; pour le pétrole, J. Placide Dodier; pour le fromage, Joseph Bolduc; pour le bois, Jos. Dumont et Fils.
5. L'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaire dans chaque cas.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—VENTE DE JOURNAUX A LA GARE DE LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la vente des journaux, etc., à la gare du chemin de fer Intercolonial à Lévis?
2. Si oui, combien de personnes ont soumissionné?
3. Quels sont leurs noms avec, en regard, le montant de leurs soumissions?
4. Qui était le plus bas soumissionnaire?
5. A qui le contrat a-t-il été donné?
6. Si le contrat n'a pas été donné, pourquoi?

M. COCHRANE:

1. Oui.
2, 3, 4, 5 et 6. Le contrat n'a pas été accordé. La question est à l'étude.

EMPLACEMENT DU BUREAU DE POSTE DE MURRAY-BAY.

M. LEMIEUX demande:

1. Combien a été payé l'emplacement du bureau de poste qui doit être construit à Murray-Bay, comté de Charlevoix, province de Québec?
2. Qui a vendu cet emplacement?
3. Quelle est l'évaluation municipale de ce terrain?

M. PERLEY:

1. $7,900.
2. Mme Eugène Frigon.
3. L'évaluation en 1911 était de $3,500.

DESTITUTIONS.

M. LACHANCE demande:

1. Le docteur Joseph DeVarennes a-t-il été au service du département de l'immigration de Québec en qualité de médecin examinateur des immigrants, et si oui, quand a-t-il été ainsi nommé?
2. Est-il encore au service du Gouvernement comme tel, et si non, depuis quand a-t-il cessé d'agir comme tel, et pour quelle raison?
3. Etait-il officier permanent?

M. CROTHERS:
1. Oui. Le 20 mars 1911.
2. Non. Le 18 avril 1912. Il a été remercié de ses services.
3. Non.

*M. BUREAU demande:

1. Alfred Bettez, facteur au bureau de poste de Trois-Rivières, a-t-il été renvoyé? Si oui, quel est le nom de celui qui l'a remplacé, et par qui ce remplaçant a-t-il été recommandé?
2. A-t-il été tenu une enquête au sujet dudit Alfred Bettez?

M. PELLETIER:
1. Alfred Bettez du bureau de poste de Trois-Rivières a été remercié de ses services par un arrêté du conseil en date du 14 novembre 1912, pour avoir pris une part active et offensive au cours des dernières élections fédérales. Il a été remplacé par M. Adélard Robert sur l'ordre du directeur général des Postes.
2. Il a été fait une enquête judiciaire au sujet des accusations portées contre M. Bettez, par M. J. G. H. Bergeron.

M. LACHANCE demande:

1. Le docteur Joseph P. Lavoie a-t-il été au service du département de l'Intérieur comme assistant, agent ou comme agent chef du département de l'Immigration à Québec, et si oui, quand a-t-il été nommé à cette charge?
2. Est-il encore au service du gouvernement dans ce département de l'Immigration de Québec, et si non, depuis quand a-t-il cessé d'être au service du gouvernement, et pour quelle raison?
3. Etait-il officier permanent?

M. CROTHERS:
1. Oui. Nommé agent le 15 avril 1908.
2. Non. Remercié de ses services le 30 septembre 1912.
3. Non.

M. LACHANCE demande:

1. M. Joseph O. Allaire, de la cité de Québec, a-t-il été à l'emploi du gouvernement comme officier de douane à Québec, et si oui, quand a-t-il été nommé?
2. Est-il encore à l'emploi du Gouvernement, et si non, depuis quand, et pour quelle raison a-t-il cessé d'agir comme officier des douanes?

M. REID:
1. Joseph O. Allaire a été nommé comme employé aux douanes à Québec le 1er mai 1897.
2. Il a été remercié de ses services le 1er juillet 1912, pour cause de vieillesse et d'inhabilité à remplir ses fonctions.

M. McCRANEY demande:

Relativement à la réponse à un ordre de la Chambre récemment déposé sur la table, concernant la destitution de H. Manley, commis dans le bureau des terres à Saskatoon,—pour quelle raison ce fonctionnaire a-t-il été destitué, et par qui la destitution a-t-elle été recommandée?

M. CROTHERS:
Ingérence politique.

M. LACHANCE

M. McCRANEY demande:

1. Relativement à la réponse à un ordre de la Chambre récemment déposé sur la table concernant la destitution de G. M. Ullyott, commis dans le bureau des terres fédérales à Saskatoon,—pour quelle raison ledit Ullyott a-t-il été destitué?
2. A-t-il démissionné, comme l'explique la lettre de M. MacInnes faisant partie de ladite réponse?
3. Dans l'affirmative, a-t-il donné sa démission oralement ou par écrit et dans quels termes?

M. CROTHERS:
1. Ingérence politique.
2 et 3. Il n'y a pas eu de démission officielle excepté l'allusion contenue dans la lettre venant de M. MacInness, agent local des terres de la Couronne.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne sans débat le dépôt des documents suivants:

Relevé faisant connaître combien de barils de clous ont été achetés en 1912 pour l'Intercolonial, et quels ont été les prix payés en chaque cas; si on a demandé des soumissions lors de chaque achat; et, dans l'affirmative, qui ont été les différents soumissionnaires et quels ont été les chiffres respectifs des soumissions; à qui chacun des contrats a été adjugé.—M. Murphy.

Relevé faisant connaître si les réparations du quai de Red-Point, lot 48, I. P.-E., ont été complétées; si les travaux ont été exécutés par voie de soumission ou à la journée; et, si c'est par voie de soumissions, avec qui le contrat a été passé; si les travaux ont été faits à la journée, combien de surintendants, inspecteurs ou surveillants ont été employés; quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a été employé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; combien d'ouvriers ont été employés, quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a travaillé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; qui a fourni les matériaux; quelle quantité de chaque espèce ou classe de matériaux a été employée, et quel prix a été payé pour chaque espèce ou classe; quel montant total a été payé pour matériaux et comme gages, respectivement; et quel a été le coût total des travaux.—M. Hughes (Kings).

Relevé faisant connaître si les réparations du quai de Southport, lot 48, I.-P.-E., ont été complétées; si les travaux ont été exécutés par voie de soumissions ou à la journée; et, si c'est par voie de soumissions, avec qui le contrat a été passé; si les travaux ont été faits à la journée, combien de surintendants, inspecteurs ou surveillants ont été employés; quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a été employé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; combien d'ouvriers ont été employés, quels sont leurs noms, pendant combien de jours chacun a travaillé, et quels gages, par jour, ont été payés à chacun; qui a fourni les matériaux; quelle quantité de chaque espèce ou classe; quel montant total a été payé pour matériaux et comme gages, respectivement; et quel a été le coût total des travaux.—M. Hughes (Kings).

Relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 23 juin 1896 jusqu'au 21 septembre 1911, dans le comté de Cunberland, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration, y compris les noms des personnes destituées, leur âge à leur entrée au service, et la durée de leur service, avec les dates, le chiffre de leur rémunération, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession d'aucuns des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; leur âge lors de leur nomination, le chiffre de leur rémunération, et les noms des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes.—M. Rhodes.

Copie de tous décrets du conseil, de tous plans et devis, de toute correspondance, papier ou enquêtes concernant la construction d'un bassin de radoub à Québec ou Lévis ou dans le port de Québec.—M. Lachance.

Etat faisant connaître les fonctionnaires publics employés dans la cité de Québec, dans les départements du Revenu de l'intérieur, des Chemins de fer et du Transcontinental, des Douanes, de l'Immigration, de la Marine et des Pêcheries, des Travaux Publics et de la Milice et remerciés par l'administration actuelle, et donnant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles; aussi, copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées.—M. Lachance.

Copie de toutes les soumissions demandées pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Fernie (C.-A.),—de toute correspondance se rattachant à l'adjudication de l'entreprise,—et de toute la correspondance et de tous les documents se rapportant à ladite entreprise et soumissions.—Sir Wilfrid Laurier.

Etat faisant connaître le nom, la profession ou occupation, le domicile, la date de nomination et le salaire de chacun des correspondants de la "Gazette du Travail", ainsi que les changements faits dans le personnel pendant l'année 1912.—M. Verville.

Copie de tous documents, accusations, correspondance, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John B. Chisholm, gardien de phare à Port-Hastings, comté d'Inverness, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en l'espèce; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par l'enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous documents, accusations, correspondance, télégrammes, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John C. Bourinot, premier commis des douanes à Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, N.-E., et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en l'espèce; aussi, un relevé des dépenses occasionnées par l'enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie des compte des dépenses personnelles payées à M. St. Amour, surveillant du canal de Soulanges, depuis que ce fonctionnaire est entré en fonction.—M. Boyer.

EXPLICATIONS SUR DES FAITS PERSONNELS.

M. BORDEN: Avant qu'on en vienne à l'ordre du jour, je voudrais signaler un compte rendu publié dans le "Toronto Daily Star" du 17 courant. Je n'ai pas besoin d'imposer à la Chambre la lecture de l'artice complet; voici l'entrefilet qui me concerne:

On peut juger de la situation actuelle par le fait que M. Borden a prié l'Orateur M. Sproule à faire des excuses au docteur Michael Clark.

Voici une appréciation absolument inexacte de ce qui s'est passé. L'honorable orateur avait soutenu que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) enfreingnait le règlement; j'ai prié mon honorable ami de Red-Deer de vouloir bien obéir au règlement en s'excusant auprès de l'Orateur, ce à quoi il s'est prêté de bonne grâce et avec dignité.

M. PUGSLEY: Je voudrais signaler à la Chambre une dépêche ou une soi-disant dépêche adressée d'Ottawa au "Halifax Herald" et publiée dans son édition du 17 courant. Il me faudra peut-être lire le compte rendu au complet afin d'établir clairement ma position:

Ottawa, le 16 mars.—Il est généralement reconnu ici que les scènes de désordre et d'anarchie sans précédent qui ont déshonoré le Parlement samedi soir avait été complotées et organisées de propos délibéré par des chefs bandits du parti libéral. Le complot n'a pas été exécuté tout à fait suivant le programme arrangé.

On avait d'abord désigné Verville, député ouvrier libéral, et non le docteur Clark, comme devant jouer le rôle odieux du drame, et l'on n'avait pas prévu que l'Orateur Sproule et le premier ministre Borden arriveraient si bien à contrôler la Chambre et mâter les perturbateurs.

Il était entendu depuis plusieurs jours que Verville ferait sensation au Parlement en se posant devant le peuple comme martyr politique.

Le coup était destiné à éclater au moment où M. Robidoux, un jeune député canadien-français du Nouveau-Brunswick, serait au fauteuil. On avait prié M. Robidoux d'accepter la présidence par déférence pour les députés français qui ne sont pas bien au courant de la langue anglaise. Etant nouveau député et pas très versé dans la langue anglaise on avait supposé qu'il serait embrouillé plus qu'un vieux parlementaire.

Le Rév. J. A. MacDonald, du Toronto Globe qui était ici depuis quelques jours pour diriger ses amis du Parlement s'est vivement intéressé à la démonstration. Il avait dîné sa-

medi soir avec M. Pardee, whip libéral, et autres membres distingués de l'opposition et occupait l'un des premiers sièges dans la tribune des journalistes pendant le tumulte. Lorsque la mêlée fut à son comble, que M. Pugsley eut saisi l'Orateur par l'épaule, que Lemieux criait en français: Frappez! frappez! et que "Mike" Clark gesticulait et poussait des cris perçants à l'Orateur en disant: Je vous en défie, je vous en défie; le révérend monsieur, en contravention avec les règlements de la Chambre, applaudissait du haut d'un juchoir dans la tribune, encourageant les émeutiers à poursuivre le désordre.

L'intention des conspirateurs était évidemment de faire dégénérer le tumulte en un démembrement de la Chambre et de provoquer ainsi la clôture de la session. Seul l'admirable sang-froid et la sage direction de M. Borden et de l'Orateur Sproule ont pu sauver le pays de ce déshonneur, mais l'incident marquera le parti libéral d'une tache au parlement qui ne sera pas de sitôt effacée.

Les insinuations contenues dans cette soi-disant dépêche ne me touchent pas, mais il y a certaines choses que je voudrais relever comme étant des faits sur lesquels je suis personnellement renseigné et auxquels j'ai été un peu mêlé. La première allusion au fait que les scènes qui se sont passées samedi soir ont été organisées de propos délibéré par les chefs de l'opposition est absolument fausse. Elle ne contient pas un seul mot de vérité. J'ai délibéré avec des bons députés de ce côté-ci de la Chambre—avec ceux qui dirigeaient la Chambre —et je sais que l'on ne prévoyait pas les événements qui se sont déroulés. Ces événements, ainsi que je vais le démontrer, ont été provoqués par le refus de la part du président temporaire, c'est ainsi que je l'ai interprété, de se conformer aux règlements de la Chambre, en ignorant un honorable député qui avait la parole et désirait se faire entendre. Le tout était entièrement imprévu de notre groupe et il n'existe pas, à ma connaissance, d'organisation en vue de provoquer ce qui s'est passé. La dépêche dit ensuite que:

On avait d'abord désigné Verville, député ouvrier libéral, et non le docteur Clark, comme devant jouer le rôle odieux du drame.

Je ne sais rien au sujet de cette assertion, mais je suis convaincu qu'elle est absolument sans fondement. Plus loin, la dépêche dit:

Le coup était destiné à éclater, au moment où M. Robidoux, un jeune député canadien farnçais du Nouveau-Brunswick, serait au fauteuil.

L'absurdité d'une pareille assertion doit vous sauter aux yeux, monsieur l'Orateur et messieurs de la droite, parce que cela implique que nous savions, de ce côté-ci de la Chambre, que M. Robidoux serait appelé au fauteuil. Ces messieurs de la droite étaient évidemment les seuls à savoir cela.

M. PUGSLEY.

L'article du journal dit, ensuite, un peu plus loin:

Lorsque la mêlée fut à son comble, que Pugsley eut saisi l'Orateur par l'épaule, que Lemieux criait en français: "Frappez! frappez!"

Je n'ai pas mis la main sur le président, de sorte que loin de le saisir par l'épaule, je ne l'ai même pas touché du doigt, et je n'avais aucune intention de le faire.

Le but que je voulais atteindre, en me servant du langage le plus énergique que je pouvais employer, c'était de lui faire observer qu'un député se tenait debout désireux de prendre la parole, ce qu'il avait le droit de faire, à mon avis, j'étais convaincu qu'il ignorait intentionnellement et délibérément l'honorable député de Humboldt (M. Neely) qui désirait s'adresser au président. J'ai cru que c'était là enfreindre le règlement et je me suis avancé dans l'intention de le convaincre dans des termes les plus forts possibles que ce député était debout et qu'il demandait qu'on l'entendit. L'assertion que j'ai poussé de mon épaule celle du président, et que l'honorable député de Rouville a crié: Frappez-le! frappez-le! est absolument fausse et ne repose que sur la malice et la bassesse d'esprit.

M. CLARK (Red-Deer): Personnellement, j'estime que nous avons mieux à faire que de rappeler ce qui s'est passé à la fin de la semaine dernière. Je suis convaincu qu'on reconnaîtra avec moi la vérité du vieil axiome anglais: "A battre la marre on se salit", qui répond au proverbe français "pêcher en eau trouble ne paie pas toujours". Je suis parfaitement satisfait de laisser les fervents de l'histoire compulser les Débats pour y trouver tout ce que j'ai pu dire dans cette circonstance, et je suis persuadé qu'il vaudrait mieux pour nous adopter quelques crédits.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC A SAGUENAY.

M. LEMIEUX: Avant que vous n'en arriviez aux crédits, j'aimerais, monsieur l'Orateur, à signaler un fait à l'attention de mon honorable ami le premier ministre (M. Borden) et à celle du Gouvernement, en général. J'ai lu dans la "Gazette" de Montréal, édition du 17, un article se rapportant au chemin de fer de Québec à Saguenay. Voici cet écrit:

Chemin de fer Canadien-du--Nord—Achat probable du Québec-Saguenay.

L'une des théories qui ont reçu le plus de créance dans les cercles financiers ici veut que Mackenzie et Mann aient consenti à exploiter la section de Québec à Saguenay en qualité de compagnie indépendante avec l'entente que le le Gouvernement garantisse un nombre considérable des obligations du Canadien-du-

Nord que sir William Mackenzie cherche à faire accepter par les marchés européens. Bien que le Gouvernement puisse consentir à faire quelque chose en faveur de sir Rodolphe Forget en reconnaissance des services que ce dernier a rendus à son parti, il pourrait difficilement garantir les obligations du Québec-Saguenay, sans qu'il y ait scandale. D'autre part, il serait bien simple d'aider Mackenzie et Mann en garantissant les obligations du réseau du chemin de fer Canadien-du-Nord généralement. Cette résolution serait probablement de nature à contenter tous les intéressés. Elle permettrait à sir Rodolphe de libérer la compagnie des tramways de Québec des difficultés qu'elle rencontre dès le début et la compagnie-sœur pourrait alors se soutenir par elle-même. On estime encore que cela aiderait le Canadien-du-Nord à poursuivre son entreprise et servirait à rétablir le crédit dont la province jouissait auprès des capitalistes français.

Je voudrais demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) s'il y a quelque chose de vrai dans cette déclaration de la "Gazette", de Montréal.

M. COCHRANE: J'ignore ce que ces personnes ont pu arrêter entre elles. On ne m'a jamais demandé de garantir ces obligations. Nous n'avons reçu aucune requête à cet effet.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides. (Crédits supplémentaires, 1912-1913.)

Service de bateau à vapeur entre Halifax, la Baie de Mahon, l'île Tancook et les ports de la rivière Lahave, $3,000.

M. PUGSLEY: A-t-on conclu une convention se raportant au service de navires à vapeur entre le Canada et les Antilles?

M. PERLEY: Non; rien n'a encore été décidé à ce sujet; la question fait l'objet de pourparlers.

M. PUGSLEY: Laissera-t-on cette question en suspens, jusqu'à ce que la Chambre ait l'occasion de prendre connaissance des soumissions qu'on a soumises au ministère interressé? Depuis plusieurs semaines, on s'attendait à la troisième lecture du projet de loi ayant pour but la ratification du traité conclu entre le Canada et les Antilles; la Chambre aurait pu alors étudier toute cette question; mais, pour une raison ou pour une autre, on a toujours remis cette lecture d'un jour à l'autre. L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a déclaré, il y a déjà quelque temps, qu'il espérait pouvoir, lors de la troisième lecture de ce projet de loi, fournir tous les renseignements possibles sur ce service; cependant, jusqu'à ce jour, on nous a laissés dans des ténèbres complètes sous ce rapport. Certains bruits ont été répétés par les journaux; l'un voulait qu'une compagnie eût soumissionné avec cette condition que Boston devînt un port d'escale. On a dit encore qu'on avait reçu d'autres soumissions pour ce service, lesquelles, supposait-on, n'auraient pas été aussi avantageuses, en tant que les steamers se trouvaient concernés. Cette question revêt une grande importance pour le Canada et plus particulièrement pour les Provinces maritimes, la raison de cet intérêt spécial étant que le service se ferait de—je suppose—Saint-Jean ou d'Halifax. Il importe grandement qu'on établisse un bon service et il convient également qu'on ne permette pas aux marins qui feront ce service, de faire escale au port de Boston. Je crois que le temps est arrivé pour mon honorable ami de fournir à la Chambre les renseignements nécessaires sur ce sujet important.

M. PERLEY: Nous comprenons tous combien cette question intéresse les Provinces maritimes; quant à permettre aux navires qui seront chargés de ce service de faire escale à Boston, je ne crois pas que mon honorable ami doive se préoccuper tant soit peu à ce propos. Je ne pense pas que le Gouvernement ait l'intention de prendre des mesures en vue d'un service ayant Boston pour port d'escale. Il a surgi des difficultés qui ont occasionné des retards, mais, dès qu'il y aura quelque chose de défini à soumettre à la Chambre, celle-ci en aura connaissance.

M. PUGSLEY: J'ai un conseil à soumettre qui satisferait Saint-Jean et Halifax et qui assurerait un meilleur service, si on l'acceptait. Voici: il devrait y avoir un service direct de chacun des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Je ne veux pas laisser entendre un seul instant que les steamers devraient quitter ces ports chaque semaine, non, mais je dis qu'on devrait établir deux services séparés, l'un quittant le port de Saint-Jean une semaine, et l'autre le port d'Halifax la semaine suivante, de façon à assurer un service hebdomadaire alternatif, chaque service étant indépendant et direct. C'est une grave erreur d'avoir une seule ligne de steamers qui font escale aux deux ports et qui font le voyage autour du littoral d'un port à l'autre. Si on le continue, ce système pourrait—ce qui s'est produit dans le passé— créer des jalousies et du mécontentement entre les marchands de Saint-Jean et ceux de Halifax. Il me semble qu'il serait—et de beaucoup—préférable d'établir un service indépendant de façon à ce que chaque port eût un service direct. Je ne crois pas qu'il en coûterait plus cher que si les navires faisaient escale à ces deux ports; il est certain que les frais encourus de ce chef ne représenteraient qu'une augmentation insignifiante et qu'ils

assureraient un service plus satisfaisant. Voilà mon avis; j'en suis arrivé à cette conclusion après avoir conversé avec des commerçants importants de Saint-Jean et je la soumets à l'étude de mon honorable ami.

Loi des grains.—Appointements des commissaires, fonctionnaires, etc., $100,000.

M. PERLEY: Cette somme permettra de faire face à l'augmentation de la dépense cette année, résultat d'une plus grande quantité de grains soumise à l'inspection de nos fonctionnaires. Cette augmentation provient encore de la création du bureau des commissaires des grains. Le nombre des inspections de grains divers dépasse celui d'aucune des années précédentes et les recettes de ce chef excèdent de plus de $96,000 celles de l'an dernier Ce crédit servira à acquitter ces frais. On perçoit des honoraires qui sont placés au fonds du revenu consolidé.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis certain que l'argent se trouve là, mais le pays aimerait savoir à quelle fin on applique ces deniers. Quels sont les membres de ce personnel? A-t-on établi de nouveaux bureaux?

M. PERLEY: Nous n'avons pas ouvert de nouveaux bureaux. Le président de la commission des grains reçoit $6,500 par année; deux autres membres retirent $6,000, par année, et il y a un secrétaire. La plus grande partie de cette dépense est consacrée à l'inspection du grain à Winnipeg, à Port-Arthur et à Fort-William.

Sir WILFRID LAURIER: Ce montant est-il requis à cause de l'augmentation des affaires?

M. PERLEY: Oui, surtout à cause de cela.

M. LAW: En 1912 la récolte fut comparativement uniforme, tandis qu'en 1911 une grands quantité de grain avait été endommagée et se trouvait, par conséquent, de qualité inférieure, d'où un plus grand nombre de qualités. Il me semble qu'en 1911, il aurait fallu pour faire l'inspection du grain, un plus grand nombre d'hommes que celui dont on eu besoin en 1912.

M. PERLEY: L'an dernier, au cours de dix mois, finissant le 31 décembre 1912, on a inspecté 45,327 wagons chargés de grain de plus que la quantité de wagons chargés de grain inspectés au cours des mêmes dix mois de l'année précédente.

M. OLIVER: Quel était le nombre de ces wagons?

M. PERLEY: 121,630 wagons furent inspectés au cours des dix mois de 1911 et 166,957 wagons furent inspectés au cours des dix mois de 1912.

M. OLIVER: Quel a été le nombre total des frais d'inspection?

M. PUGSLEY: Je n'ai pas obtenu ces états. Lorsque le budget principal sera étudié, je m'efforcerai de fournir tous les renseignements que mon honorable ami désire obtenir. Le revenu de l'inspection du grain du 1er avril 1911 au 31 janvier 1912, a été de $133,197.86, tandis que les recettes pour la même période de l'année dernière ont été de $290,186.87, soit une augmentation de $96,989.01.

M. LAW: L'augmentation de cette dépense se rapporte-t-elle à la récolte mise sur le marché l'automne dernier ou à celle de cette année?

M. PERLEY: L'augmentation principale se rapporterait à l'automne de l'année, lorsqu'on met le grain sur le marché.

M. OLIVER: Cette augmentation de $100,000 dans les dépenses encourues de ce chef semble être considérable, si on la compare avec le montant des transactions opérées, et on doit l'expliquer. Dans le cas d'un revenu total qui, je suppose, a son effet sur cet accroissement de revenu de $290,000, on relève un excédent de dépenses qui représente $100,000.

M. MARTIN (Régina): Quelle est la proportion entre le nombre des inspections, cette année, et celui que l'on comptait, l'an dernier? Si le nombre est resté le même, où se trouve donc cette différence dans les dépenses? Pourquoi celles-ci se chiffreraient-elles à un montant aussi élevé, même si l'on avait inspecté une plus grande quantité de grain?

M. PERLEY: Le nombre des inspections est à peu près celui de l'année dernière; cependant, on relève une dépense additionnelle due au travail supplémentaire par le transbordement de ces wagons. En tant qu'il s'agit de ce montant additionnel de $100,000, je puis dire qu'il a été arrêté par M. Foster, avant son départ d'Ottawa. Une grande partie de ce montant est requise pour acquitter trois mois d'appointements de nos fonctionnaires de l'Ouest et qui représente, y compris les dépenses incidentes, $70,000. L'état détaillé des dépenses figurera au rapport de l'auditeur général.

M. OLIVER: Cela est parfaitement exact; mais on relève un accroissement considérable des dépenses dans ce qui ne rapporte pas de revenus proportionnels. Cela indique un changement très sérieux dans l'état de choses qui existait autrefois et celui qui se produit aujourd'hui; cela est-il dû à l'augmentation du nombre des fonctionnaires, à des rémunérations ou à d'autres causes? Il est certain que cela se continuera dans le cas du budget principal que nous aurons bientôt l'occasion de discuter; pourtant, cet écart ne paraîtra pas alors aussi évident qu'il l'est dans les crédits supplémentaires.

Lorsque nous discuterons le budjet principal, mon honorable ami devra se trouver en mesure de nous fournir un état très complet de tous ces frais d'inspection et de nous expliquer comment s'est produit cet excédent considérable dans le cas du coût estimatif.

Gratification au secrétaire particulier de l'honorable George H. Perley, $1,000.

M. PERLEY: On ne m'a jamais fourni de secrétaire particulier; j'ai toujours payé de mes deniers celui dont j'ai retenu les services. Mais cet été, mon secrétaire particulier a eu tant de travail à expédier, particulièrement lorsque le premier ministre s'est absenté, et que je devais, en même temps, m'intéresser à d'autres départements, que j'ai cru qu'il était simplement juste qu'on indemnisât un peu cette personne de ce travail supplémentaire qu'elle avait exécuté.

Service de la Marine—Service de protection dans les eaux septentrionales du Canada, $40,000.

M.LEMIEUX: Je crois qu'on devrait passer outre ce crédit.

M. PERLEY: Je n'étais pas ici, hier soir lorsque l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a présenté et discuté les crédits de son département. Mais il m'a dit qu'il avait oublié ce crédit et il m'a demandé de le faire accepter, si cela était possible.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre a raison. Je crois que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré qu'il n'avait pas apporté les documents se rapportant à ce crédit, mais que celui qui le remplacerait aujourd'hui pourrait fournir toutes les explications requises.

M. PERLEY: Ce crédit servira à défrayer les dépenses de l'expédition de M. Steffanson dans les eaux septentrionales du Canada.

M. LEMIEUX: Est-il entièrement destiné à cette fin? J'ai cru comprendre que l'honorable ministre avait dit que ce crédit ne serait pas consacré à cette fin.

M. PERLEY: Dans ce cas, je crois que l'honorable ministre s'est trompé, car ce crédit est destiné à cette fin particulière. J'ignore si les honorables députés ont lu le décret du Conseil et les documents déposés, mais ces derniers établissent que cette question relève de plusieurs départements. La recommandation au Conseil a été signée par le ministre du service naval, le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Justice et le secrétaire d'Etat. Cependant, on estime qu'il valait mieux placer le travail sous la direction du département du Service naval, c'est-à-dire sous M. Desbarats. Voilà pourquoi ce crédit a été inscrit dans cette forme.

Sir WILFRID LAURIER: A combien porte-t-on le coût probable de cette expédition? Combien de temps durera cette dernière ?

M. PERLEY: M. Steffanson estime que le coût total variera de $75,000 à $85,000. On s'attend à ce que cette expédition ne revienne pas avant trois ans et demi. Le navire qui la portera reviendra probablement à Vancouver ou à Victoria, l'an prochain ou l'année suivante, selon l'état des glaces. Il portera des provisions pour deux ans, en prévision de son retour à la civilisation dans ce laps de temps, mais les membres de l'expédition resteront dans le nord toute la durée de l'expédition.

M. OLIVER: Comment se fait-il que ce montant de $40,000 soit porté au budget supplémentaire de l'exercice en cours? L'expédition n'est pas encore partie.

M. PERLEY: Elle veut partir le 13 juin et il lui faut se procurer un navire et se tenir prête au jour désigné. Le département a réussi à se procurer un baleinier, le "Karluck", qui est maintenant dans le port de San-Francisco. On le conduira à Esquimalt où on le réparera et l'aménagera en la façon voulue, étant donné le but de l'expédition. Afin qu'il n'y ait pas de retard inutile apporté au départ de l'expédition, on doit prévoir à certaines dépenses dans le budget de l'exercice en cours, vu que M. Steffansson a dû se rendre en Angleterre au sujet d'autres affaires.

M. OLIVER: C'est ici un crédit plutôt extraordinaire qui figure dans les crédits supplémentaires de l'exercice en cours.

M. PERLEY: On a pris temporairement l'argent nécessaire du budget du service de protection des pêcheries, et nous voulons combler par ce crédit l'écart ainsi créé.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là une pratique très dangereuse.

M. PERLEY: Je m'appuie sur l'auditeur général.

M. MURPHY: Il ne nous permettrait pas d'agir en cette façon.

M. PERLEY: Ce crédit se rapporte à l'item que j'ai mentionné et on pourrait à bon droit en rester là, mais ce montant ne suffirait pas à acquitter toutes les dépenses relatives à ce crédit dans le cas de l'exercice en cours.

Sir WILFRID LAURIER: Cette façon de procéder est des plus irrégulières et c'est cela qu'on a condamné formellement. Ne recommencez pas.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il une copie de la commission donnée à M. Steffansson? Je suppose qu'il aura l'autorité requise pour prendre possession des

nouvelles terres qu'il pourra découvrir dans la partie la plus septentrionale de ce continent.

M. PERLEY: Il y a un décret du conseil adopté le 22 février et dont une copie a été déposée sur le bureau, qui prévoit à tout cela.

M. LEMIEUX: L'équipage se composera-t-il exclusivement de Canadiens, ou M. Steffanson se propose-t-il de retenir les services d'étrangers au pays?

M. PERLEY: L'entente conclue avec M. Steffansson voulait naturellement qu'étant donné que cet homme devait se rendre en dehors des limites du monde civilisé, il eût la direction absolue de l'expédition; c'est pourquoi il devait avoir le privilège de choisir les hommes qui l'accompagneraient. Il fut compris, en même temps, avec lui que, s'il pouvait trouver parmi les Canadiens les hommes qu'il lui fallait, il les choisiraient de préférence à tous autres.

Sir WILFRID LAURIER: A-t-il réussi à se procurer des hommes qui consentissent à faire ce service? Il est très difficile—tout le monde le sait—de trouver des hommes pour le service naval.

M. PERLEY: Je crois que c'est là ce que l'on fait dans ce cas-ci.

M. LEMIEUX: Le capitaine Bernier n'a-t-il pas fait la même offre au Gouvernement? Ce dernier a-t-il tenu compte de sa requête?

M. PERLEY: Je n'ai jamais entendu parler d'une requête semblable.

M. LEMIEUX: Bien que j'approuve le principe de l'octroi accordé à M. Steffansson et que je souhaite à ce dernier tout le succès possible, cependant, entre un étranger et un Canadien, j'aurais donné la préférence au Canadien.

Le directeur général des Postes connaît intimement le capitaine Bernier; il sait que cet homme est probablement le navigateur le plus capable que nous avons dans tout le Dominion. Il n'ignore certainement pas que le capitaine Bernier a travaillé, depuis des années et des années, à accomplir quelque chose pour le Canada dans la partie septentrionnale de ce continent. Je m'étonne d'avoir à constater qu'un Gouvernement aussi loyal que l'est celui-ci accorde la préférence à un étranger...

M. BELAND: Qui est-il? Un Américain?

M. LEMIEUX: Un Suédois, si je comprends bien. Et ce Gouvernement si loyal jette de côté la requête d'un Canadien aussi sincèrement patriote et courageux que l'est le capitaine Bernier qui a fait flotter le drapeau britannique sur un grand nombre de terres nouvelles dans la partie la plus reculée de l'extrême nord. Je puis comprendre que ces gens-là s'opposent à ce que nous commercions avec les Yankees, mais, lorsqu'il s'agit d'accroître notre patrimoine, de prendre possession de nouvelles terres au nom de Sa Majesté le roi, ce Gouvernement, si loyal, loue les services d'un étranger et refuse ceux d'un Canadien et d'un ami du directeur général des Postes.

M. PERLEY: L'honorable député affirme que M. Steffanson est un étranger. M. Steffanson est né au Manitoba le 3 novembre 1879. Son père avait pris en 1877 un homestead dans cette province.

M. LEMIEUX: A-t-il été officier dans l'armée américaine?

M PERLEY: Il a vécu aux Etats-Unis, mais il n'a jamais prêté le serment d'allégeance et je laisse à mon honorable ami de dire à quelle nationalité M. Steffanson appartient.

M. LEMIEUX: Mon très honorable ami est-il certain que cet homme n'a jamais prêté le serment d'allégeance?

M. PERLEY: C'est lui-même qui me l'a dit.

M. LEMIEUX: Ce détail est-il consigné dans le rapport préparé par l'honorable ministre?

M. PERLEY: Oui; il n'a jamais été naturalisé citoyen des Etats-Unis; il n'a jamais non plus prêté le serment d'allégeance.

M. LEMIEUX: Et n'a-t-il pas servi dans la marine de guerre des Etats-Unis?

M. PERLEY: Je l'ignore.

Sir WILFRID LAURIER: Tout le monde le sait. J'ignore personnellement s'il a pris du service dans la marine de guerre des Etats-Unis, mais chacun sait—c'est une question d'histoire—qu'il a pris du service dans un pays étranger. Il s'est rendu au Nord, non pas au service du Gouvernement canadien, mais envoyé par quelque corps étranger.

M PERLEY: Je crois que mon très honorable ami se trompe lorsqu'il dit que cet homme s'est rendu dans le Nord, lorsqu'il était au service d'un gouvernement étranger.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit "par quelques corps étrangers".

M. PERLEY: Il s'est rendu dans le nord, il est vrai, mais il y était envoyé par des sociétés et non pas par des gouvernements.

Sir WILFRID LAURIER: Peut-être.

M. PERLEY: Et, dans ce cas-ci il s'est entendu presque pour faire cette expédition sous les auspices conjointes de la société du Musée américain d'histoire naturelle et de la société géographique nationale.

Il va sans dire qu'il ne saurait être question de prendre du service sous un gouvernement étranger. C'est ainsi que la question nous a été expliquée et nous avons cru que, étant donné que l'endroit où il se rendait était virtuellement en entier dans les limites de la juridiction du Canada, il valait mieux que cette expédition fût envoyée par le gouvernement canadien que par des sociétés d'un pays étranger. . .

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. PERLEY: Et que, si elle découvrait de nouvelles terres, elle y arborât le drapeau britannique. De ce point nous pourrions surveiller les baleiniers étrangers et les obliger d'observer les règlements de douanes, ce qui serait d'un grand avantage pour nous.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne soulève la moindre objection contre ce service, au contraire, je crois qu'il serait bon de l'établir. La seule remarque que j'aie à faire est celle-ci: le service devrait être régulier, établi d'une manière permanente et non pour une seule saison. La surveillance de ces eaux septentrionales devrait se faire de façon systématique. L'ancien gouvernement avait organisé un service de surveillance de cette nature et en avait confié la direction au capitaine Bernier. Ainsi que j'ai déjà eu mainte occasion de dire, il ne nous est plus permis de laisser les eaux septentrionales sans protection.

Ces eaux sont principalement fréquentées par des Américains qui vont y faire la pêche de la baleine; ils passent l'hiver à l'embouchure du McKenzie ou sur la baie d'Hudson. Ne pouvant pêcher la baleine à cette époque de l'année, ils chassent le bœuf musqué, font des échanges avec les indigènes et épuisent les richesses naturelles de la région. Dans ces latitudes septentrionales, nous devrions avoir des postes de gendarmerie à cheval à l'embouchure du McKenzie et sur la baie d'Hudson, ainsi qu'un service de surveillance qu'un personnel suffisant serait chargé d'exercer en tout temps.

Il ne s'agit ici que d'un service momentané, quand il en faudrait un comme celui de la protection des pêcheries du Saint-Laurent et de la Colombie-Anglaise.

M. PERLEY: Je suis bien aise d'entendre mon très honorable ami s'exprimer ainsi. Il me semble que nous ne débutons pas mal; l'expédition passera trois ans là-bas, et si nous en sommes contents, il sera alors temps de tenir compte du conseil qu'on nous donne.

M. DEVLIN: Qu'adviendra-t il de ce navire au retour de l'expédition; fera-t-il partie de la marine de guerre du Canada? C'est sérieusement que je pose la question.

M. PERLEY: Si le navire revient sans avaries, les occasions ne manqueront pas de le faire servir à la protection des pêcheries et à d'autres travaux.

M. DEVLIN: Sera-t-il sous le régime de la loi du service de la marine du Canada?

Sir WILFRID LAURIER: Sans doute.

M. PERLEY: Je ne saurais répondre à cela en ce moment, j'en suis sûr.

M. KNOWLES: Ce navire sera compris dans votre programme définitif.

M. OLIVER: Cette expédition tentera-t-elle d'aller aussi loin que possible vers le nord, à l'ouest du grand partage des glaces?

M. PERLEY: Elle n'essaiera pas d'atteindre le pôle et ne tentera aucun exploit de ce genre. Nous voulons seulement qu'elle pénètre dans une région septentrionale qui n'a jamais été explorée.

Sir WILFRID LAURIER: Bravo! bravo!

M. OLIVER: Les rivages environnants, ceux de la terre ferme aussi bien que ceux des îles ont déjà été souvent visités. A-t-on l'intention de refaire et de vérifier d'anciennes observations ou veut-on aller à la recherche de terres nouvelles situées plus au nord?

M. PERLEY: Nous voulons que l'expédition se rende dans la mer de Behring, qu'elle aille jusqu'à l'île Herschel. Il sera établi un poste permanent, après quoi elle poursuivra ses recherches dans le but de découvrir s'il existe d'autres terres par là, et de recueillir des renseignements sur les pêcheries, etc.

M. OLIVER: Hivernera-t-elle à l'île d'Herschel?

M. PERLEY: Je crois qu'elle passera l'hiver en quelque endroit plus septentrional, mais je ne saurais dire où.

M. LEMIEUX: S'il doit y avoir un service de surveillance, j'aime à croire que le Gouvernement usera d'une extrême prudence. Les Américains jettent des regards d'envie sur la baie d'Hudson. Je viens justement de lire les annales de l'académie américaine des sciences politique et sociale, et j'y relève les quelques lignes que voici:

Du bref examen ci-dessus de quelques faits historiques et des règles relatives au statut international des eaux de la mer d'Hudson, il ressort clairement que, de même que la mer de Behring, la Baltique, l'Adriatique et nombre d'autres profondes échancrures semblables, cette vaste nappe d'eau salée fait partie des hautes mers, et que, par conséquent, la baie d'Hudson est encore ce qu'en écrivait

Vattel au milieu du dix-huitième siècle, c'est-à-dire une mer libre.

En cette partie de l'océan arctique, on n'a pas poussé les explorations bien loin vers le nord et l'on croit généralement que de l'embouchure du Mackenzie en allant vers le nord il se trouve beaucoup plus d'eaux libres qu'à partir d'aucun autre point de la côte méridionale de l'océan arctique. J'ai pensé que l'on se proposait de faire voir jusqu'où il est possible de se rendre.

M. PERLEY: Nous voulons que l'expédition aille aussi loin que possible vers le nord sans toutefois tenter d'atteindre le pôle. Je dirai à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) que nous avons cette année un assez grand nombre de navires sur la baie d'Hudson. Je crois que l'on a établi un poste douanier à l'entrée de la baie, et nous avons pris toutes les mesures que réclame la sauvegarde de nos droits en cette région-là.

Sir WILFRID LAURIER: A-t-on maintenu cette année un poste de surveillance à la baie d'Hudson?

M. REID (ministre des Douanes): Un petit navire que nous avons envoyé là-bas devait être stationné à Port-Burrill avec les cinq hommes de son équipage.

M. LEMIEUX: Me serait-il permis de rappeler au ministre intérimaire du Commerce qu'à l'époque où l'expédition de l'"Arctic" fut organisée, le très honorable chef de l'opposition fut vivement pris à partie parce qu'il n'y avait pas d'aumônier à bord. Le ministre veillera-t-il à ce que ce navire n'en manque pas?

M. PERLEY: J'appellerai sur ce point l'attention du ministre.

M. LEMIEUX: Dans la province de Québec, on nous accable de malédiction parce qu'il n'y avait pas d'aumônier à bord de l'"Arctic".

Bureaux du sous-receveur général et caisses d'épargne rurales, $37,250.

Sir WILFRID LAURIER: S'agit-il de nouveaux bureaux?

M. WHITE (ministre des Finance): L'item de $650 est attribuable à l'accroissement du nombre des aides aux écritures au bureau du receveur général à Saint-Jean. L'item suivant de $1,600 est destiné au paiement de gardiens de nuit aux bureaux de Victoria, de Winnipeg et d'Halifax. Des sommes considérables étant déposées à ces bureaux, nous avons pensé qu'il y avait lieu de les placer sous la surveillance de gardiens de nuit. L'item de $5,000 qui vient ensuite est en majeure partie attribuable à la demande dont les nouveaux billets de cinq dollars ont été l'objet, aux frais de messagerie et d'assurance sur la distribution. L'automne dernier, à l'époque où l'on avait le plus besoin d'argent, il a fallu mettre en circulation un très grand nombre de ces billets.

Quant à l'item de $20,000, il provient de l'augmentation considérablee du volume de nos affaires à la succursale de la banque de Montréal à Londres. A venir jusqu'à la fin de l'an dernier, nous payions un huitième d'un p. 100 sur les effets que nous faisions changer à la banque; grâce à l'arrangement que j'ai conclu avec la banque de Montréal, remise nous est faite de ce huitième d'un pour cent. Lorsque, en octobre dernier, nous avons remboursé un emprunt de £1,250,000, il fallut payer à la banque de Montréal, un courtage d'un huitième de 1 p. 100. Telle est l'explication de cet item de $20,000.

Le dernier item de $10,000, pour billets anglais, timbres et frais de port, provient de l'augmentation considérable du nombre des lettres de change que l'on expédie à Londres pour solder l'intérêt de la dette publique. Nous faisons constamment du change sur la place de Londres.

M. LEMIEUX: Est-ce à dire que la banque de Montréal est encore l'agent du Gouvernement et qu'elle doit continuer de l'être?

M. WHITE: A l'époque où mon honorable ami faisait partie du cabinet un arrangement avait été conclu avec la banque de Montréal pour une période de dix ans; cet arrangement, qui expirait l'année dernière, je l'ai renouvelé pour cinq ans en le modifiant légèrement, de façon à favoriser un peu plus le Gouvernement. Cette institution, de l'aveu général, nous a rendu d'excellents service, et c'est avec un réel plaisir que j'ai renouvelé notre arrangement avec elle.

Cet arrangement, je le jugeai très favorable au Gouvernement, mais au moment de le renouveler, ce qu'il est d'usage de faire tous les dix ans, je constatai qu'il y avait lieu d'y apporter certaines modification, la situation n'étant plus la même. Nous avons pu obtenir une réduction de la moitié de 1 p. 100 sur les découverts, bien que le pays n'ait guère à gagner à cette modification, étant donné qu'en ces dernières années nous nous sommes assez rarement trouvés à découvert. Quoi qu'il en soit, le taux de l'intérêt est réduit à cet égard. Grâce à une autre modification, la banque ne prélève plus un huitième de 1 p. 100 sur les traites faites sur elle et qu'elle escompte pour nous à Londres. Je crois que le pays réalisera de ce chef une très réelle économie.

Ce n'est pas par mesquinerie que nous avons réduit le chiffre de la commission. Nous savions que la banque avait rendu d'excellents services; les modifications ont été arrêtées d'un commun accord, et la

banque en a même suggéré une elle-même. Le nouvel arrangement est fait pour une période de cinq années et est, je crois, de nature à satisfaire entièrement et la banque et le Gouvernement.

M. LEMIEUX: Pour ce qui est des caisses d'épargne, mon honorable ami est-il au fait de la discussion qui a eu lieu dans l'autre Chambre du Parlement lorsqu'il s'y est agi de l'intérêt que porte l'épargne populaire. Le Gouvernement et mon honorable ami se proposent-ils de relever le taux de l'intérêt des dépôts faits aux caisses d'épargne?

M. WHITE: Le Gouvernement ne s'est pas activement occupé de la question. Mon honorable ami sait sans doute qu'il faudrait tenir compte d'une multitude de choses. L'Etat négocie à un peu plus haut de 3½ p. 100 des emprunts rachetables dans quarante ans. Nous servons un intérêt de 3 p. 100 anx déposants des caisses d'épargne postales et de celles de l'Etat, et nous sommes obligés de garder une réserve de 10 p. 100 en or. Etant naturellement improductif, ce 10 p. 100 accroît d'à peu près un tiers le taux de l'intérêt, lequel se trouve ainsi porté à 3½ p. 100. Si l'on ajoute à cela les frais de gestion des caisses d'épargne dont parle l'honorable député (M. Lemieux), on constate que l'Etat paie un intérêt d'au moins 3½ p. 100.

Il s'agit là de dépôts remboursables à demande. Mon honorable ami se rappellera qu'en 1898, mon prédécesseur, M. Fielding, réduisait le taux de l'intérêt de 3½ à 3 p. 100 et donnait à entendre qu'il le réduirait peut-être même à 2½; mais il ne le fit point. Il se fondait alors sur ce que le taux de l'intérêt des dépôts faits à ces caisses nationales d'épargne influait sérieusement sur celui de l'escompte des effets de commerce; il alléguait en outre, si je ne me trompe, que ces dépôts étant remboursables à demande, l'Etat ne doit pas en payer l'intérêt à un taux aussi élevé que lorsqu'il s'agit d'emprunts à longue échéance. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement ne s'est pas activement occupé de la question et, au surplus, n'a pas eu le temps de la mettre à l'étude.

Bureau du secrétaire du Gouverneur général—frais divers, $3,600.

M. MURPHY: Quel est l'objet de ce crédit?

M. WHITE (ministre des Finances): La Chambre sait que par suite de la maladie de Son Altesse Royale la duchesse de Connaught, Son Altesse Royale le Gouverneur général est sur le point de retourner en Angleterre. Dans les circonstances, le Gouvernement a offert de défrayer son retour en Grande-Bretagne, et le présent crédit représente le coût du voyage.

Sir WILFRID LAURIER: Adopté.

Ministère de la Justice—dépenses casuelles, $1,500.

M. GERMAN: J'aimerais à demander à l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) s'il a fait un accueil favorable à la demande que, il y a un certain temps, lui faisait une députation des juges des cours de comté de relever le traitement de ces derniers.

M. LEMIEUX: Le ministre pourrait, à cet égard, faire également porter sa réponse sur les juges de la province de Québec.

M. DOHERTY: Je me suis beaucoup occupé de la question, je dirai même que j'en ai fait l'objet d'un examen très favorable. Certes, quand il s'agit de relever le traitement d'un aussi grand nombre de personnes, il est des questions auxquelles il faut longtemps réfléchir avant d'y répondre de façon formelle.

M. GERMAN: Je pourrais faire observer une chose bien connue, du moins dans lO'ntario: C'est que les juges de nos cours de comté sont très insuffisamment rémunérés. Leur traitement n'est pas proportionné à l'importance de la charge qu'ils exercent. Pour déterminer un avocat de quelque distinction à accepter d'être nommé juge d'une cour de comté, il faudrait lui offrir un traitement deux fois plus élevé que celui des juges actuels.

Le chiffre de leur traitement est encore à peu près le même qu'à l'époque de l'établissement de la confédération, bien que l'on ait doublé la somme de leur travail en étendant la juridiction. Sous le rapport de la responsabilité, ils se trouvent virtuellement—du moins ceux d'Ontario—dans la même position que les juges de la cour Supérieure. Je prie donc le ministre de tâcher d'induire ses collègues à relever le traitement de ces magistrats.

M. GUTHRIE: Sur ce point, je suis de l'avis de mon honorable collègue de Welland (M. German). Le traitement des juges des cours de comté d'Ontario est tout à fait insuffisant. Autant que je me rappelle, on les nomme à $2,500 par année. Une telle rémunération n'est pas de nature à induire les membres marquants du barreau à se laisser nommer juges de quelque cour de comté. On a pu, par le passé, recruter de bons juges, mais quand on songe que le chiffre de leur traitement est encore le même qu'il y a trente ou quarante ans, et que le coût de la vie s'est accru pour eux aussi bien que pour le reste des humains, on reste convaincu que s'ils étaient suffisamment rémunérés il y a trente ou quarante ans, ils sont loin de l'être à l'heure actuelle.

J'approuve sans réserve le mouvement qui se fait en faveur d'un relèvement sensible du traitement des juges des cours de comté d'Ontario. Ce sont pour ainsi dire des juges de tribunaux d'une juridiction supérieure;

on les aurait considérés comme tels il y a cinq ou dix ans, parce que l'on a étendu leur juridiction et doublé le nombre des causes de leur compétence. Nous tenons à ce que les juges de ces cours soient des juristes de premier ordre; nous ne les aurons qu'en tant que nous leur servirons un traitement suffisant.

M. KNOWLES: J'aimerais à dire un mot sur cette question en me plaçant au point de vue des représentants de l'Ouest. Si un traitement de $2,500 est, ainsi que je le crois, insuffisant dans l'Ontario, à plus forte raison l'est-il dans l'Ouest. Il arrivera de deux choses l'une: ou les juges seront médiocres où ils seront insuffisamment rémunérés. Le Gouvernement ne saurait tenir ni à l'une ni à l'autre de ces alternatives. Dans l'Ouest, un traitement de $2,500 ne suffit pas à induire un avocat de talent à renoncer à l'exercice de sa profession.

Dans la ville même où j'habite, nous avons un juge de la cour de comté qui, j'en suis sûr, gagnerait quatre fois plus d'argent à exercer au barreau. En égard à la richesse du pays, à l'importance des travaux des juges des cours de comté et à la cherté de la vie, il me semble que le ministre ne devrait pas tarder davantage, qu'il devrait, dès aujourd'hui ou du moins à très bref délai, faire en sorte que ces magistrats ne soient plus en proie à une aussi désagréable anxiété financière et aient la satisfaction de se savoir suffisamment rémunérés.

M. PARDEE: J'aimerais à demander au ministre si une députation des juges des cours de comté d'Ontario a eu avec lui, au cours des deux ou trois mois derniers, une entrevue au sujet du relèvement de leur traitement, et si le Gouvernement a arrêté une décision à ce sujet.

M. DOHERTY: J'ai eu le plaisir de recevoir la visite d'une députation de la province d'Ontario; j'ai reçu à ce sujet une volumineuse correspondance et les revendications des juges ont reçu auprès de moi l'appui de membres de la Chambre et d'autres personnes. Je me suis très activement occupé de la question et je ne la perds pas de vue. Je ne suis pas en mesure de dire que le Gouvernement a arrêté une décision, mais compte pouvoir bientôt donner une réponse.

Bien que je me rende compte de la force des arguments que l'on fait valoir en faveur du relèvement du traitement de ces juges, et que je n'hésite pas à me déclarer favorable à leur demande, il n'en est pas moins vrai que de réelles difficultés résultent de ce que tous les juges occupant un même rang n'accomplissent pas la même somme de travail. La question serait plus facile à régler si le nombre des juges de certaines provinces était mieux proportionné à la somme de travail à accomplir, ou si le travail était plus également réparti entre ceux qui doivent l'accomplir. Je ne dis pas que ces inégalités constituent une raison absolue de ne pas relever leur traitement, mais elles rendent certainement plus difficile la tâche de relever ces traitements et de les relever de façon équitable.

M. MARTIN (Régina): Peu importe que le juge d'une cour de comté ait beaucoup ou peu à faire; du moment qu'on le nomme, je considère qu'il est du devoir de l'Etat de lui servir un traitement qui lui permette de garder son rang. A l'heure qu'il est, il existe dans la Saskatchewan un état de choses auquel il faudra bientôt remédier. L'on y a créé neuf nouveaux districts judiciaires. Je ne sais si le ministre nommera un juge pour chacun de ces nouveaux districts; il devra cependant, dans un avenir prochain, en nommer au moins une demi-douzaine. Sachant ce qu'un avocat de talent ordinaire peut gagner d'argent dans la Saskatchewan, je puis affirmer au ministre qu'à moins de relever le chiffre du traitement, il lui sera impossible de recruter des juges de la cour de district parmi ceux des avocats de cette province qui réunissent toutes les qualités voulues.

M. NESBITT: Il m'a toujours semblé que les juges des cours de comté d'Ontario avaient d'autres sources de revenu que le traitement de $2,500 mentionné par le représentant de Welland. Le ministre de la Justice daignerait-il me dire si mon impression est juste?

M. DOHERTY: Un grand nombre de ces juges se créent des revenus en dehors du traitement que leur sert le gouvernement fédéral. Certains d'entre eux siègent à la Surrogate Court et reçoivent de ce chef soit des honoraires, soit un traitement fixe dont le chiffre varie selon les cas. Très souvent, cette rémunération représente un supplément d'environ $1,000 par année, et en certains cas, là où l'honoraire est remplacé par un traitement fixe, elle représente une augmentation de traitement de $1,500 à $1,600 par année. En outre, on leur paie—je ne saurais cependant l'affirmer—les services qu'ils rendent lors de la confection des listes d'électeurs, ainsi que les avis qu'ils donnent en matière municipale. La différence du revenu que les jugent tirent de ces sources diverses ajoute à la difficulté qu'offre la solution équitable de ce problème. Dès que l'on aborde la question on se heurte à de sérieux obstacles, quelque disposé que l'on soit à accorder à l'objet général de la demande.

M. NESBITT: Dans la province d'Ontario, n'y a-t-il pas deux juges en maints endroits où un seul suffirait?

M. DOHERTY: Mes renseignements me portent à le croire, et l'on peut peut-être dire avec raison que le nombre des juges

des cours de comté d'Ontario est trop considérable pour la somme de travail qu'il y a à accomplir. Si les provinces auxquelles il appartient de déterminer le nombre de ces juges daignaient s'occuper de les rendre moins nombreux, le problème se trouverait considérablement simplifié; cela nous permettrait de rémunérer plus largement les magistrats de cette catégorie.

M. KNOWLES: A la dernière session, un crédit a été voté qui était destiné à solder le traitement d'un second juge de la cour de district à Moosejaw, mais ce juge n'est pas encore nommé. Le district judiciaire est très vaste, tellement que trois juges trouveraient probablement à s'y occuper. Je ne sais pour quelle raison le ministre de la Justice n'a pas encore fait cette nomination-là, mais je pourrais bien lui indiquer deux ou trois personnes qui s'empresseraient de l'accepter.

M. DOHERTY: Je pourrais en indiquer plusieurs autres à l'honorable député (M. Knowles). A la dernière session, mon honorable ami me démontra la nécessité de nommer un second juge, et quand le crédit nécessaire fut mis à l'étude, le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) en combattit l'adoption en alléguant que si la loi autorise, au besoin, la nomination de nouveaux juges, c'est au gouvernement provincial qu'il appartient de démontrer qu'il y a lieu de les nommer. Sans avoir donné raison au député de Saint-Jean, au point de vue rigoureux du droit, je dois dire que son argument ne m'a pas paru dépourvu de force.

J'ai dit à ce moment-là que par suite de son conseil j'en aviserais avec le gouvernement provincial avant de faire une nomination. J'ai écrit au procureur général, peu après l'ajournement de la Chambre, lui proposant de soumettre le cas au Lieutenant gouverneur en conseil. Il y a eu du retard et, subséquemment, j'ai écrit plus d'une fois au procureur général insistant sur l'importance qu'il y avait de faire cette nomination. Le gouvernement provincial ne s'est pas inquiété de cette affaire avant l'automne dernier, et alors à la suite de ma proposition relativement à un juge additionnel on a préparé la nomination de neuf juges additionnels. Pour ce qui est du retard qu'on a mis à faire une seule nomination avant cette époque, si le gouvernement de la province eût pris l'affaire en main, j'aurais pris des mesures pour que l'on fît cette nomination. Depuis, ce gouvernement a établi neuf nouveaux districts judiciaires. Je ne sais pas au juste si la loi établissant ces dispositions est actuellement en vigueur. Je crois qu'il faut une proclamation.

M. KNOWLES: Je le crois.

M. DOHERTY: Je ne suis pas en mesure de rien faire avant que cette proclamation ne soit faite. On nous a recommandé un certain nombre de messieurs pour ces nominations. J'ai cru comprendre d'après des indications du bureau du procureur général que si l'on s'occupait maintenant de quatre de ces districts, le gouvernement provincial serait satisfait pour le moment. J'espère que les districts seront fixés par proclamation.

M. KNOWLES: A-t-on prévu les traitements de ces quatre nouveaux juges dans les crédits actuellement établis?

M. DOHERTY: Nous ne pourvoyons pas aux traitements des juges dans les crédits; il faut y pourvoir par une loi à cet effet.

M. KNOWLES: Il s'agit de savoir s'il était bien juste de rejeter la responsabilité sur le procureur général en ce qui concerne la nomination d'un juge suppléant dans le district de Moosejaw. Le ministre de la Justice fait passer les crédits sous sa propre responsabilité, et alors avant de faire une nomination, il semble demander au procureur général de prendre sur lui la responsabilité de ce qui est fait par le ministre de la Justice. Il y a une certaine jalousie entre les différents endroits; si un juge a un assistant, l'autre veut aussi avoir un assistant. Il a été formé plus de districts judiciaires il y a quatre ou cinq ans que le ministre a jugé à propos d'en organiser. Il a semblé croire qu'il avait le droit et le devoir de remplir ou non toutes ces positions.

Il y en a qu'il n'a pas rempli pendant deux ou trois ans. Quelques-unes n'ont jamais été remplies parce que le ministre de la Justice à cette époque n'a pas jugé qu'il y eût lieu de le faire. La loi établit que lorsqu'il est démontré au ministre de la Justice que le besoin d'un juge suppléant se fait sentir, il peut en nommer un; et comme il a seul le pouvoir de nommer, c'est naturellement à lui que revient la responsabilité.

M. DOHERTY: Mon honorable collègue ne comprend pas tout à fait qu'il s'agit d'une question entre les provinces et le Dominion. Une fois que la province a décidé qu'on doit nommer des juges, le gouvernement fédéral peut au besoin s'abstenir d'en nommer. C'est tout une autre question que d'affirmer que lorsque la province n'a pas pourvu à la nomination de nouveaux juges, le ministre de la Justice peut prendre sur lui d'en nommer un. J'ai pris sur moi la responsabilité d'accorder un traitement et je l'ai fait surtout à l'instigation de mon honorable collègue (M. Knowles)

et d'autres messieurs au courant des besoins de la province. On m'a fait remarquer que bien qu'il soit stipulé par la loi qu'on peut nommer de nouveaux juges lorsqu'il y a lieu, il s'agit ici d'une loi provinciale, et que c'était du ressort du lieutenant gouverneur en conseil de décider si la chose est nécessaire. Quand j'ai fait cette démarche, j'ai dit que je la faisais parce qu'il m'était démontré que le besoin était urgent; mais que la chose était faite en prévision de la décision que j'attendais de la part du gouvernement provincial à cet effet une fois que j'aurais fait voir qu'il y avait urgence. Je l'ai fait afin que ce gouvernement soit en mesure de faire face au besoin immédiat dès que le gouvernement provincial aurait déclaré qu'il y avait nécessité. J'ai écrit deux ou trois fois au procureur général afin d'insister pour que l'on agisse, et comme résultat on a créé plus de positions que je n'en demandais. Si mon honorable ami estime que c'est notre faute et que nous devons encourir la responsabilité, il faut croire que c'est moi qui suis à blâmer.

M. KNOWLES: Cela n'est pas ce que je veux dire, mais je voudrais bien savoir si dans des cas de cette nature c'est le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral qui est responsable. Le ministre de la Justice connaît-il d'autres cas où la législature provinciale a recommandé la nomination de nouveaux juges par le ministre de la Justice lorsque celui-ci a jugé que c'était nécessaire, et qu'il a demandé au procureur général de lui fournir un arrêté du conseil de sa province avant que la nomination ne fût faite?

M. DOHERTY: Je ne connais pas de loi provinciale dans les statuts en question de la Saskatchewan qui établisse qu'un juge peut être nommé lorsque le ministre de la Justice croit que c'est nécessaire. Le gouvernement provincial déclare qu'il doit y avoir tant de juges dans cette province, et que l'on pourra nommer de nouveaux juges quand il y aura nécessité. Il est du devoir de chaque province de s'occuper de la mise en vigueur de ses propres lois. D'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les gouvernements provinciaux sont chargés de l'administration de la justice dans les limites de leurs provinces, et cela comprend la décision quant au nombre de juges. Je crois que c'est du gouvernement fédéral que devrait relever cette décision parce que c'est nous qui devons payer les traitements. J'ai été critiqué par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) pour avoir fixé ce traitement avant que la nécessité d'un autre juge eût été établie par la province. Au moment où j'ai fixé ce traitement, je n'ai peut-être pas attaché assez d'importance à la question. Après y avoir réfléchi, il me semble que l'honorable député de Saint-Jean a raison.

M. EMMERSON: Relativement à la promesse faite par mon honorable collègue au sujet de l'augmentation des traitements des employés dans les pénitentiers, je serais heureux que mon honorable collègue puisse à l'occasion de la fête de Pâques promettre ou assurer aux employés des divers pénitenciers que des démarches seront faites en vue d'augmenter leurs salaires.

M. DOHERTY: Cela ne figure pas dans les crédits. Les salaires sont fixés par la loi. J'ai préparé un bill à l'effet d'augmenter les salaires des employés dans les pénitenciers, et si jamais on peut avoir une chance de le discuter, je m'efforcerai de le faire passer.

M. MACDONALD: A propos de la question du traitement des juges, en ce qui concerne surtout ma propre province, les juges de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse ont toujours touché des traitements inférieurs à ceux des juges dans les autres provinces. Il n'y a pas de raison pour qu'on leur fasse subir plus longtemps cette distinction. Je sais qu'on a déjà signalé l'attention du ministre sur les irrégularités qu'il y a dans les traitements des juges de nos cours de comté. Je suis bien de l'avis des honorables députés qui ont déclaré qu'un traitement de $2,500 était absolument insuffisant pour un monsieur possédant les aptitudes et occupant une situation au barreau de nature à justifier sa nomination au poste de juge à la cour de comté. Je comprends que le ministre a retardé à s'occuper de cette question parce que, dans quelques provinces, on paye aux juges de district certains honoraires en supplément.

Je désire lui rappeler que dans notre province il n'est versé de traitement supplémentaire à aucun de nos juges de cours de comté. Dernièrement, on a imposé aux juges de comté la charge de régler les différends en matière de succession, sans qu'il ne soit affecté de rémunération pour ce travail. Il y a une somme de travail considérable occasionnée par les affaires criminelles dans nos campagnes et nos juges ont administré la justice d'une façon très satisfaisante. Je prie instamment le ministre de légiférer à l'effet d'établir les juges de la cour suprême dans notre province sur un pied d'égalité avec ceux des mêmes juges dans les autres provinces et de s'occuper du cas des juges de comté, ainsi qu'il peut le faire sans tenir compte des difficultés qui existent dans les autres provinces.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami (M. Doherty) est plus au courant des affaires de la province de Québec. Nous sommes tous d'avis que nos juges sont insuffisamment rétribués. Le prix de la vie est tellement élevé que, comme le commun des mortels,

il leur faut plus d'argent. J'espère donc que l'honorable ministre tiendra compte du fait que, d'une façon générale, nos juges de campagne n'ont pas assez d'occupation. Non qu'ils ne soient pas disposés à faire plus de travail, mais parce que, avec notre système de décentralisation on ne les tient pas aussi occupés qu'ils voudraient l'être. J'ai reçu l'autre jour une lettre d'un ami commun, juge d'un district de campagne, l'un des juges les plus intelligents de la province de Québec. Il n'avait, disait-il, que quelques causes à la cour supérieure pour employer son temps durant le mois; il avait aussi la cour de circuit qui prenait une bonne partie de son temps, mais il ne s'agissait là que d'affaires de bien peu d'importance. Il déclarait que s'il fallait tenir compte de la somme d'ouvrage accomplie, ces juges n'auraient pas droit à une augmentation de traitement.

Mais le ministre de la Justice connaît l'état de choses dans notre province, et il pourrait peut-être s'entendre avec les autorités provinciales pour régler la question sur le principe du système qui a été proposé à la Chambre législative de Québec, il y a quelque temps, mais qui n'a pas été adopté parce que l'opinion publique n'était pas à ce moment-là en faveur de la centralisation. Nos juges pourraient être ramenés dans la ville de Montréal ou la ville de Québec, et puis ils feraient des tournées dans les différents districts. Ils auraient l'avantage de pouvoir profiter de bonnes bibliothèques à Montréal et à Québec, et surtout de pouvoir conférer avec leurs confrères dans ces villes. Je ne crois pas qu'il y ait lieu pour l'honorable ministre d'augmenter le traitement des juges de campagne dans les conditions actuelles; mais il y aura certainement lieu de le faire si on fait venir les juges à Montréal et à Québec. D'ailleurs on a besoin de leurs services à Montréal et Québec, particulièrement à Montréal. Vous avez beau augmenter de trois ou quatre le nombre des juges tous les cinq ou six ans, cela ne suffira pas aux besoins du public. Il va sans dire que mon honorable collègue est bien au courant des circonstances. Il a été juge dans notre province et c'était tout à l'avantage des tribunaux. La situation devrait être complètement transformée une fois qu'il se sera entendu avec le procureur général.

M. DOHERTY: Je suis absolument de l'avis de l'honorable député. Sa proposition, si elle était adoptée, contribuerait beaucoup à mettre fin à nos difficultés dans la province de Québec. Mais il n'ignore pas qu'il faut l'intervention de la législature provinciale. Je suis prêt à déclarer cependant que tout ce que je pourrai faire en vue de l'adoption de cette mesure, je le ferai avec plaisir.

M. MACDONALD: Le ministre ne voudra-t-il pas déclarer qu'il est prêt aussi à faire quelque chose en vue de régler la difficulté que j'ai signalée relativement à nos affaires judiciaires dans la Nouvelle-Ecosse?

M. DOHERTY: En ce qui concerne la distinction qui existe entre les juges et le fait que ceux de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas des traitements aussi élevés que ceux des autres provinces, on me permettra de faire remarquer que si les juges de la cour suprême dans la Nouvelle-Ecosse ont des traitements moindres que ceux de la haute cour dans l'Ontario, leurs traitements sont aussi élevés que ceux des juges de la cour Supérieure dans la province de Québec, si l'on excepte ceux des villes de Québec et de Montréal. De sorte qu'il n'y a pas d'injustice à ce point de vue vis-à-vis des juges de la Nouvelle-Ecosse. Autant que je me rappelle, le traitement est de $6,000 pour les juges de la Nouvelle-Ecosse, et de $5,000 pour les juges de la province de Québec sauf pour ceux des deux villes que j'ai mentionnées.

M. MACDONALD: Ces juges représentent en effet ceux de nos cours de comté quoique leur juridiction soit plus étendue.

M. DOHERTY: Ils sont chargés de toute la juridiction civile en première instance. Ils représentent à la fois les juges de la cour suprême et ceux de la cour de comté. Je n'oublierai pas cependant les observations de l'honorable député, et je ferai tout ce que je croirai juste et possible dans cette affaire.

Administration de la justice—rémunération à W. M. Reade pour ses services en qualité de juge suppléant dans le comté de Waterloo, du 12 avril au 15 octobre 1912, $1,200.

M. DOHERTY: Le fait est qu'il n'y avait pas lieu de nommer un juge suppléant dans ce comté, sauf que le juge en titre était en mauvais état de santé et tout à fait incapable de faire tout le travail seul. Dans ces circonstances, les gens du comté ayant eu à s'en plaindre, il devint nécessaire de prendre des mesures pour que la justice fût administrée et je me suis cru autorisé à prendre sur moi de défrayer les services d'un juge suppléant. Celui-ci a refusé d'entrer en fonctions à moins qu'on ne lui promît des honoraires. Le 15 octobre 1912, le comté étant devenu en droit d'exiger un second juge, c'est ce même magistrat qui fut nommé.

M. MURPHY: Le ministre a-t-il reçu des demandes pour de semblables honoraires de la part d'autres magistrats exerçant les mêmes fonctions dans d'autres comtés?

M. DOHERTY: Je ne crois pas.

Pénitenciers, $74,400.

M. LEMIEUX: Sir Charles Fitzpatrick et sir Allan Aylesworth réservaient tous les ans dans les crédits une allocation pour les services de l'Armée du salut en vue de s'occuper des prisonniers sortant des pénitenciers. C'est un service particulièrement utile qu'on leur rendait et j'aimerais savoir si le ministre a songé à cette allocation?

M. DOHERTY: Il y a des dispositions d'établies à cet effet et je sais que les officiers de l'Armée du salut font beaucoup de bien sous ce rapport. Je ne sais pas au juste si c'est bien à cette organisation qu'est destinée la somme, mais leur travail mérite fort d'être reconnu. Je m'occuperai de cela.

Fermes expérimentales, $65,000.

M. NESBITT: Pourquoi faut-il au ministre un pareil montant en outre de ses crédits?

M. BURRELL: Il y a une bonne partie de ce montant qui est affectée à la ferme expérimentale de Lacombe, dans le nord de l'Alberta, entre Red-Deer et Edmonton, où l'on nous a démontré avec insistance qu'il était nécessaire de faire de nouvelles expériences dans l'élevage.

Nous avons décidé à la fin de la dernière session, une fois la décision prise sur les crédits principaux et supplémentaires, d'acheter 330 acres en plus, et sur ce montant il y a $22,000 pour l'achat des 330 acres et $9,000 ou $10,000 pour l'achat des bestiaux destinés à cette ferme. Les autres montants ont rapport aux dépenses des fermes expérimentales de l'Ouest.

M. LEMIEUX: En est-on arrivé à une décision relativement à la ferme expérimentale dans la province de Québec en aval de Québec. A-t-on choisi un emplacement?

M. BURRELL: Il n'a été pris de décision au sujet d'aucune nouvelle ferme expérimentale dans la province de Québec en dehors des deux qui existent déjà.

M. LEMIEUX: Je me souviens que la demande d'une nouvelle ferme expérimentale a été accordée surtout à la suite du discours de l'honorable député de Kamouraska et je me souviens que celui-ci avait demandé que la nouvelle ferme fût installée dans son comté. Je suppose que, avec la générosité qui le caractérise, le ministre de l'Agriculture verra à ce que la ferme expérimentale soit pour le comté de Kamouraska.

Santé des animaux, $75,000.

M. BURRELL: Voici une dépense tout à fait imprévue occasionnée par l'augmentation considérable des dépenses occasionnées par le choléra des porcs et la morve. Je crois qu'il serait peut-être plus sage de légiférer sur ces montants. Il faut que cela se paye et on ne peut pas dire exactement quelle somme cela va représenter.

Il y avait une forte épidémie de choléra à Windsor et dans le comté d'Essex, et la morve sévissait dans certaines parties de la Saskatchewan; cela explique en grande partie cette dépense.

M. NESBITT: Le ministre a-t-il dit qu'une épidémie de cholera a sévi l'année dernière dans la région de Windsor?

M. BURRELL: Oui, la maladie était très sérieuse, mais nous avons réussi à nous en rendre maîtres.

M. NESBITT: Le ministre s'est-il occupé de la question de payer les pertes causées par l'abattage des bêtes à cornes atteintes de tuberculose dans l'Ontario; maladie qui augmente continuellement?

M. BURRELL: Mon honorable ami voudra bien, j'espère, laisser cette question en suspens jusqu'à ce que nous discutions le budget principal. Nous espérons pouvoir faire quelque chose dans ce sens, bien que ce soit une question très délicate.

Pour l'administration et l'application de la loi concernant les conserves de viandes et de fruits, somme additionnelle, $15,000.

M. WARNOCK: L'inspection des viandes prend-elle de l'extension?

M. BURRELL: Oui, jusqu'à un certain point. Ainsi que mon honorable ami le sait, à mesure que de nouveaux abattoirs s'établissent, nous y plaçons des inspecteurs aussi vite que nous le pouvons.

M. WARNOCK: Sur les frontières entre la Colombie-Anglaise et l'Alberta, plusieurs cultivateurs abattent eux-mêmes leurs bestiaux qu'ils vendent directement aux bouchers dans la Colombie-Anglaise. J'ai reçu quelques télégrammes et lettres m'informant qu'avis avait été donné récemment à ces cultivateurs qu'il leur fallait faire inspecter leurs viandes avant de les vendre en dehors de la province. On me dit que le Gouvernement n'a pas nommé d'inspecteurs pour cette fin, et que ces cultivateurs et petits expéditeurs sont soumis à des inconvénients et des dommages considérables en étant obligés de garder leur viande en attendant l'inspection.

M. BURRELL: Il y a eu un léger malentendu. La loi est exactement ce qu'elle était. Il est permis aux cultivateurs d'expédier leur viande d'une province à l'autre sans la soumettre à l'inspection, mais ce privilège n'a pas été accordé aux commerçants et aux bouchers pour plusieurs raisons. Il y a certains malentendus dans l'Alberta, mais je vais m'occuper de donner sa-

tisfaction aux cultivateurs de cette partie du pays.

M. WARNOCK: Avez-vous nommé un inspecteur?

M. BURRELL: Nous avons envoyé un inspecteur pour répondre aux besoins.

M. WARNOCK: Il en faudra plus qu'un.

M. BURRELL: Nous avons reçu beaucoup de plaintes et nous allons faire tout ce qui est en notre possible pour y remédier.

Appointements et dépenses contingentes pour service d'hygiène dans les districts organisés et autres; somme additionnelle, $10,000.

M. OLIVER: Je désirerais avoir une explication à ce sujet.

M. BURRELL: Ce crédit représente une augmentation générale dans les appointements, les dépenses et l'installation du service d'hygiène, causée par l'immigration considérable de l'année dernière, et le surcroît d'ouvrage aux stations de quarantaine, particulièrement à celle de la Grosse-Ile. Nous avons eu neuf cents malade à la Grosse-Ile, l'année dernière, contre quatre ou cinq cents ordinairement, et ce crédit est en grande partie requis pour cette station.

M. OLIVER: J'aimerais à savoir en quoi consiste le service d'hygiène en dehors des stations de quarantaine.

M. BURRELL: Le seul service que nous avons est fait par deux inspecteurs des ouvriers employés à la construction du chemin de fer, un dans l'Est et l'autre dans l'Ouest. C'est tout le service que nous avons pour le présent.

M. OLIVER: Les journaux ont publié des plaintes au sujet de l'état sanitaire des camps d'ouvriers employés à la construction des chemins de fer. Mon honorable ami est-il arrivé à quelque conclusion au sujet de l'inspection de ces camps?

M. BURRELL: J'en suis arrivé à la conclusion que ces inspecteurs ont trop à faire et qu'il faudra probablement en augmenter le nombre.

M. OLIVER: Mon honorable ami veut-il dire par là que les plaintes publiées dans les journaux concernant l'état pitoyable de ces camps sont vraies jusqu'à un certain point?

M. BURRELL: Je ne voudrais pas aller jusqu'à dire cela. Mais je discuterai avec plaisir cette question lorsque nous étudierons le budget prncipal. Je crois qu'il est nécessaire d'établir une inspection plus sévère des camps de construction sur les chemins de fer?

Service des postes—dépenses casuelles, $21,250.89.

M. OLIVER: Le chiffre de $18,000 pour commis et autres aides me paraît un peu fort pour un budget supplémentaire.

M. PELLETIER: Nous avons été obligés d'engager ces ouvriers temporaires parce que la commission du Service civil ne pouvait pas nous donner l'aide dont nous avions besoin.

M. MURPHY: Pourquoi la commission du Service civil n'était-elle pas capable de vous donner l'aide nécessaire?

M. PELLETIER: Parce qu'elle ne le pouvait pas.

M. MURPHY: Voilà une chose étrange à Ottawa.

M. LEMIEUX: Le 10 mars l'honorable député de Wolfe et Richmond (M. Tobin) inscrivait au Feuilleton une question concernant le service des postes à Bromptville. Il paraîtrait que l'on a donné avis à M. Bougie, un vieillard de quatre-vingt-deux ans, que son contrat pour transporter le courrier entre la gare du chemin de fer et le bureau de poste sera résilié dans quelque temps. M. Bougie ne reçoit qu'une bien petite somme, et je serais heureux d'entendre le ministre déclarer qu'il ne lui enlèvera pas son emploi.

M. PELLETIER: Je ne puis donner de réponse maintenant. Je me rappelle pas l'affaire.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami avait répondu comme suit:

Suivant une clause du contrat, un avis de trois mois a été donné. On n'a pas fait encore d'autres arrangements.

M. PELLETIER: J'ai demandé au sous-ministre adjoint de prendre note de cette affaire et de me soumettre les documents.

Pour transférer N. Gauvreau, courrier convoyeur, dans le district de Québec, en vertu des dispositions de l'acte de 1903, depuis le 13 août 1903, et pour augmenter son traitement de $560 à $1,060, depuis le 1er janvier 1913—$125—aussi pour lui payer les arrérages accrus depuis le 13 août 1903, s'élevant à $2,443.15, $2,568.15.

M. NESBITT: L'honorable ministre voudra-t-il expliquer ce crédit?

M. PELLETIER: C'est le seul employé qui reste aujourd'hui qui ne s'est pas prévalu de la loi de 1903. N'ayant pas pris avantage de cette loi il est resté au même traitement de $560 jusqu'aujourd'hui. Naturellement, il s'est trompé. Tous les autres employés ont été augmentés, et aujourd'hui il veut se prévaloir de la loi et nous lui accordons ce qu'on lui aurait donné et que les autres ont touché.

Pour payer le capitaine J. B. Bélanger, du bateau du gouvernement "Eureka", pour le transbordement des courriers à la Pointe-aux-Pères, des navires transatlantiques, pendant la saison de navigation 1911 et 1912, $425.

M. EMMERSON: Je voudrais porter à l'attention du ministre la façon dont se

fait le service des postes entre Moncton et les points à l'est. Les habitants de Shediac, Dorchester, Sackville, Memramcook et Pont du Collège sur l'Intercolonial ne reçoivent pas leur courrier le même soir par l'Intercolonial. Cela cause beaucoup d'embarras et les empêche de lire un journal du soir. J'ai appelé l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur cette question et j'avais espérance qu'il s'en occuperait. Mais il n'a rien fait, et je crois qu'il a manqué de courtoisie à mon égard en ma qualité de représentant du comté intéressé.

Il se publie deux journaux dans la ville de Moncton; le journal conservateur est publié le matin et le journal libéral est publié le soir. Le journal du matin ne pouvait pas être expédié aux points à l'ouest de Moncton et dans le comté d'Albert. Pour remédier à cette difficulté on a pris les moyens nécessaires pour que le journal fût expédié sur le train du matin. Cela s'est fait lorsqu'un gouvernement libéral était au pouvoir; on a facilité la circulation d'un journal conservateur. Ce n'était pas fait pour l'avantage du journal, mais pour l'avantage du peuple. La même demande a été faite au sujet des courriers de l'Est et du journal du soir. Quelques-uns diront peut-être: Oh, il y a un courrier qui part à quatre heures ou trois heures et demie. Cela est vrai, mais il est très irrégulier. Il arrive très souvent que les trains venant de l'ouest en hiver, tant sur l'Intercolonial que sur le train du Pacifique, sont en retard, et les gens ne peuvent pas recevoir leur courrier régulièrement. Il se fait une correspondance considérable entre Moncton, qui est le chef-lieu du comté, et les points à l'est. J'ai demandé à l'honorable directeur général des Postes de s'occuper personnellement de cette question. Je n'ai pas réussi jusqu'à présent, et des personnes du comté me disent que je ne réussirai pas, parce que l'on ne veut pas donner satisfaction aux libéraux qui veulent avoir leur journal du soir. Parlant en mon propre nom, et comme résident de Dorchester, je veux avoir mon courrier du soir. Ce n'est pas mon intention d'empêcher l'adoption du budget supplémentaire, mais je suis très décidé, et je désire faire comprendre à l'honorable directeur général des Postes la justice de notre demande, non seulement au point de vue des affaires, mais aussi au point de vue de l'équité et du droit. J'aurai occasion, plus tard, lorsque je n'empiéterai pas sur le temps d'autres députés, de ramener de nouveau la question devant la Chambre; mais dans l'intervalle je demanderai à l'honorable directeur général des Postes de vouloir bien s'occuper de l'affaire.

M. PELLETIER: Je ne voudrais pas que mon honorable ami (M. Emmerson) crût

que j'ai manqué de courtoisie à son égard. Lorsqu'il m'a soumis l'affaire, j'ai pensé qu'il avait une très bonne cause. Les fonctionnaires de mon département sont absolument opposés à la demande au point de vue administratif, et la politique n'a absolument rien à faire dans la question. Mes fonctionnaires sont indignés que l'on dise qu'il y a une raison politique. Mais je vais m'occuper de la chose de nouveau.

M. EMMERSON: C'est une autre coïncidence.

M. KNOWLES: Un de mes électeurs me demande s'il y aura pendant la présente session un amendement à la loi concernant le transport des courriers par chemin de fer.

M. PELLETIER: La question est à l'étude.

M. KNOWLES: On me demande aussi si le voyage de M. Lake dans l'Ouest amènera des améliorations avantageuses pour le service des Postes?

M. PELLETIER: M. Lake n'agissait pas pour mon département.

M. KNOWLES: Il agissait pour tous les départements.

Service postal—extérieur, $504,616.90.

M. LEMIEUX: Combien a-t-on acheté de cadenas nouveaux pour les sacs des courriers?

M. PELLETIER: 350,000.

M. LEMIEUX: De qui les avez-vous achetés?

M. PELLETIER: D'une maison d'Ottawa, dont M. Carling est le gérant; c'était la soumission la plus basse.

M. LEMIEUX: A quel prix?

M. PELLETIER: A un dollar le cadenas.

M. LEMIEUX: Est-ce une grande amélioration?

M. PELLETIER: Oh oui, superbe.

M. LEMIEUX: Est-ce que le ministère des Postes, comme la chose se pratiquait de mon temps reçoit du Secrétaire d'Etat la liste des journaux dans lesquels il doit publier ses avis? L'honorable directeur général des Postes ou l'honorable Secrétaire d'Etat me paraissent avoir des tendances très étranges depuis quelque temps. Lorsque le directeur général des Postes épouse une cause, il fait du zèle, ainsi dans son discours sur la question navale il a été plus jingo que les jingoes.

Je vois qu'il est aujourd'hui un des chefs de l'ordre des orangistes, parce que dans le seul numéro du 30 mars de l'"Orange Sentinel", il publie trente avis du département des Postes.

L'hon. M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Et cent vingt dans le "Catholic Register"

M. PELLETIER: C'est le secrétaire d'Etat qui nous fournit la liste des journaux. Si l'"Orange Sentinel" est au nombre des journaux préférés, le "Catholic Register" l'est aussi.

M. LEMIEUX: Il y a des journaux qui le sont plus que d'autres, et le numéro du 30 mars de l'"Orange Sentinel" qui contient trente publications de contrats du département des Postes semble être sur la liste de ceux qui le sont le plus. L'honorable directeur général des Postes peut y mettre de l'ardeur s'il le veut, mais il ne devrait pas oublier le conseil que Talleyrand donnait à un jeune homme à son entrée dans le service diplomatique: "et surtout pas de zèle."

Douanes—salaires et dépenses contingentes aux différents ports du Canada, $200,000.

M. REID: Cette dépense a été causée par la nécessité de pourvoir à la perception considérablement augmentée des recettes.

M. MACDONALD Le ministre paraît avoir employé un beaucoup plus grand nombre de commis que le demandait l'augmentation des recettes. Je voudrais que le ministre nous fît préparer une liste des employés additionnels et des endroits où il a nommé de nouveaux employés.

M. REID: Je donnerai cette liste lors de la discussion du budget principal.

M. MACDONALD: Vous la donnerez avant l'adoption définitive.

M. KNOWLES: Quand le budget principal sera-t-il déposé? Dans une semaine ou deux?

M. REID: Oui, après le congé de Pâques.

Accise, $63,200.

M. LEMIEUX: Les timbres de l'accise sont-ils maintenant imprimés dans les deux langues? Je ne veux pas tenir le ministre du Revenu de l'intérieur sur le gril, mais je dirai au ministre des Travaux publics que pendant la dernière lutte, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur et d'autres de ses amis m'ont attaqué avec violence, ainsi que mes collègues canadiens-français du parti libéral, parce que, prétendaient-ils, cet infernal Laurier avait oublié sa langue maternelle et faisait imprimer les timbres de l'accise dans une seule langue seulement—que les timbres portaient "five cents" au lieu de "cinq cents", et "three cents" au lieu de "trois cents". On nous a appelé traîtres à notre race à cause de cela.

Une VOIX: Qui a dit cela?

M. LEMIEUX: L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur et le secrétaire d'Etat. Je leur pardonne parce qu'ils n'ont peut-être parlé ainsi que dans un moment d'excitation, mais je veux seulement rappeler ce qui s'est passé. Je suppose que le ministre du Revenu de l'intérieur va maintenant faire imprimer les timbres dans les deux langues.

M. NANTEL: Si vous le désirez.

M. LEMIEUX: Promettez-vous de le faire?

M. NANTEL: Certainement.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre promet-il que l'année prochaine les timbres du Revenu de l'intérieur seront imprimés en français?

M. NANTEL: Si vous considérez la chose absolument nécessaire, je le ferai.

M. LEMIEUX: C'était un des articles de votre programme pendant les dernières élections.

M. NANTEL: Je le nie formellement.

M. LEMIEUX: Les règles parlementaires m'obligent à accepter votre dénégation.

M. MACDONALD: Si le ministre du Revenu de l'intérieur consulte le hansard d'hier, il y verra que j'ai appelé l'attention de la Chambre sur le fait que le dépôt de certaine correspondance concernant la nomination de M. John Macdonald comme inspecteur du revenu, qui avait été ordonné par la Chambre, n'a pas été fait, et je demanderai au ministre de vouloir bien se conformer à cet ordre de la Chambre.

Une VOIX: Il va le faire.

M. MACDONALD: Il y a déjà trop longtemps qu'il retarde.

M. NANTEL: Je vais donner des ordres immédiats.

Milice et défense—dépenses casuelles, $10,000.

M. MACDONALD: J'ai vu dans les journaux amis du Gouvernement que l'on avait fait des nouveaux règlements qui permettaient d'accorder des gratifications aux volontaires qui ont repoussé l'invasion fénienne. Est-ce le cas?

M. ROGERS: Non.

M. OLIVER: Admet-on la réclamation d'un volontaire qui réside aux Etats-Unis?

M. CROTHERS: Oui.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense est-il en faveur du service militaire obligatoire?

M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Je ne suis pas en faveur

du service obligatoire, excepté lorsque quelque chose va mal.

M. LEMIEUX: Le ministre est-il en faveur d'imposer une taxe de $5 par tête sur tous ceux qui n'entrent pas dans le service militaire?

M. HUGHES: Non.

M. MACDONALD: Les journaux annoncent que sir Ian Hamilton et lord Dundonald viennent au Canada. On m'apprend que lord Dundonald n'a aucune charge militaire en Angleterre, qu'il est sur la liste des officiers en retraite. Est-il vrai qu'il vient au Canada?

M. HUGHES: Je n'en sais rien.

M. MACDONALD: Le département a-t-il fait des démarches pour qu'il vienne?

M. HUGHES: Non.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami se propose-t-il d'assister aux manœuvres françaises tous les ans?

M. HUGHES: Je répondrai à cette question lorsque le temps sera venu.

Edifices et travaux militaires, $50,000.

M. MACDONALD: Quels sont ces travaux?

M. HUGHES: J'en transmets la liste au sténographe:

Dépôts d'armes, 1912-1913.

Détails.	Dépenses.
Achèvement du mur de soutènement à Chatham, Ont.	$ 999 35
Administration à Chatham, Ont.	277 09
Magasins de munitions et poudre à Montréal	7,400 00
Montréal, dépenses supplémentaires	275 00
Dépôts d'armes de Pincher Creek, installation de lumières électriques	59 50
Dépôts d'armes de Pincher Creek, installation de la chambre de l'ingénieur	325 00
Cobourg, balance de la construction du dépôt d'armes	185 00
Waterloo, Ont., installation de râteliers au dépôt d'armes	850 00
Régina, Sask., logements temporaires pour la 26ème batterie	1,100 00
Régina, Sask., imprévu	76 14
Grenfell, Sask., construction d'une salle d'exercices	10,000 00
Grenfell, Sask., administration	384 00
Belleville, logement pour la nouvelle batterie de campagne	2,750 00
Belleville, administration	82 50
Meaford, salle d'exercices	12,890 00
Meaford, administration	400 00
Gananoque, salle d'exercices	14,580 00
Gananoque, administration	342 00
Lethbridge, havresacs, etc., 25ème batterie	60 00
Brockville, installations de la salle de l'ingénieur	2,862 00
Markdale, salle d'exercices	11,775 00
Markdale, administration	504 00
Seaforth, Ont., intallations du dépôt d'armes	460 00
Ile du Prince-Edouard, décoration des édifices militaires	165 00
Norwood, Ont., salle d'exercices	8,325 00
Omemee, Ont., salle d'exercices	8,325 00
Sherbrooke, P. Q., transformation de l'ancien palais de justice	28,600 00
Sherbrooke, P. Q., administration	375 00
Moosomin, salle d'exercices	10,444 50
Kincardine, salle d'exercices	6,783 00
Kincardine, administration	237 00
Stratford, armoires en acier à la salle d'exercices	882 00
Portage la Prairie, installations de la chambre de l'ingénieur	395 00
Mount Forest, installations de la chambre de l'ingénieur	379 00
Vernon, C.-B., salle d'exercices	16,811 00
Moosomin, "toxement" pour la salle d'exercices	60 00
Chilliwack, C.-A., salle d'exercices, (Décret du conseil 4-10-12)	16,350 00
Chilliwack, C.-A., administration, $5 par jour.	
Minnedosa, Man., salle d'exercices	17,400 00
Minnedosa, Man., administration	452 00
Listowel, dépôt d'armes et installations de la salle de l'ingénieur	347 00
Meaford (Ont.), salle d'exercice, bois dressés	50 00
Kincardine, changement de situation de l'ancienne salle d'exercice.	150 00
Sherbrooke, travail supplémentaitaire, rénovation du palais de justice	6,630 00
	$191,797 08

Ministère de la Milice et de la Défense—pour l'achat d'un wagon de chemin de fer à l'usage des membres du cabinet, $9,800.

M. LEMIEUX: Ce wagon est-il blindé?

M. HUGHES: Il ne l'est pas.

M. LEMIEUX: Il en aurait besoin pour résister à ce que je vais dire. Mon honorable ami fait parfois d'étranges réponses. Les questions et réponses qui suivent sont consignées au compte rendu des Débats du 4 décembre dernier:

M. Lemieux demande:

1. Un wagon privé a-t-il été acheté par le département de la Milice?

2. Dans l'affirmative, quel a été le prix payé?

3. A-t-il été acheté en Canada ou aux Etats-Unis?

M. Sam Hughes: Non.

Or, on m'apprend que ce wagon a été acheté il y a des mois.

M. HUGHES: Oui, mais depuis cette date-là.

M. LEMIEUX: Parce qu'il passe six heures, ce n'est pas une raison pour que l'honorable député fasse une pareille déclaration sans autre explication. Ce wagon a été acheté il y a plusieurs mois et, si je n'avais appris de quelque autre source la somme considérable payée pour réparations,

je n'aurais pas su que ce wagon était destiné à l'usage de l'honorable ministre.

M. MACDONALD: A-t-on fait des réparations au wagon qu'ils venaient d'acheter?

M. LEMIEUX: On y a mis des appareils électriques, et on l'a embelli d'autre manière. On assure que c'est la plus beau qu'il y ait au Canada. Sir Thomas Shaughnessy, sir William Van Horne et M. le président du Grand-Tronc en sont tout simplement jaloux. On dit que c'est le véhicule le plus somptueux; dans le fait, une curiosité. Il est tellement beau que le ministre de la Milice s'est vu contraint de partager ce luxe avec ses collègues du ministère. L'item déclare qu'il est pour l'usage des membres du cabinet. On me dit cependant que les autres membres de l'administration n'y entrent pas sans quelque difficulté; il leur faut se montrer très aimables à l'égard du ministre de la Milice et de la Défense. Et la cuisine dans ce wagon, qu'en est-il? Combien de personnes y sont-elles employées?

M. HUGHES: Aucune.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre le fait marcher seul?

M. HUGHES: En dehors du wagon, il n'y a aucuns frais, lorsque j'y monte, ce sont des messagers de mon département qui m'accompagnent. C'est donc autant d'argent que j'épargne au pays.

J'ai remarqué que mon honorable ami avait, en parlant des réparations au wagon, jeté vers le siège qui est vide près de lui un regard significatif. J'espère qu'il va continuer à me poser des questions à ce sujet, car je lui donnerai avec plaisir tous les renseignements qu'il voudra.

M. LEMIEUX: Est-ce de ce même wagon que parle l'honorable ministre?

M. HUGHES: Les appareils électriques ont été fournis et garantis par M. Murphy, frère de l'honorable député de Russell, au prix de $200, ce qui fait pour le tout $11,800. L'erreur que j'ai commise ça été de ne pas porter en compte les $25,000 que coûte le wagon.

M. MACDONALD: Où l'honorable ministre l'a-t-il acheté?

M. HUGHES: Il a été acheté par les soins de M. Hanna du Canadian-Northern.

M. LEMIEUX: Nous nous en étions douté.

M. HUGHES: J'aurais pu l'acheter ailleurs et payer double prix.

M. LEMIEUX: Ainsi, je suppose que l'honorable ministre prend son wagon particulier quand il va assister aux manœuvres ici et là. Outre ce wagon, l'honorable ministre dispose de six automobiles. Les tient-il aux différents endroits où le wagon doit se rendre?

M. HUGHES: A la différence de l'honorable député (M. Lemieux) jamais je n'ai voyagé dans un des wagons de l'Etat que pour les affaires du public. On me dit que du temps où il était directeur général des Postes, il voyageait partout dans le wagon qu'il avait acheté pour le ministère des Postes. Si ce n'était l'heure avancée j'amuserais le comité du récit des aventures de l'honorable député, parcourant le pays dans son magnifique wagon ou dans ses voitures à moteur, les faisant entrer dans les bateaux au grand amusement de la population le long du fleuve. Tant que je serai ministre de la Milice et aurai à voyager pour les affaires de l'Etat, l'honorable député peut être sûr que je ne monterai point dans des wagons de deuxième classe, pendant que les subordonnés des diverses administrations voyagent dans les wagons de l'Etat, aux dépens du public. Je n'ai pas à m'excuser d'avoir acheté ce wagon, et tout ce qu'il y a de remarquable dans ceci, c'est que je n'ai pas fait payer le double au pays.

M. PROULX: Combien y a-t-il de wagons particuliers à l'usage du Gouvernement?

M. HUGHES: Je l'ignore; demandez cela au ministre des Chemins de fer.

Gouvernement civil—ministère en général—dépenses non autrement prévues, $5,000.

M. LEMIEUX: C'est là un item assez mystérieux. Je le signale à l'attention du premier ministre. Je suis informé d'une manière croyable que c'est sur cette somme qu'Emile Bourassa s'attend d'être payé.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. LEMIEUX: Il est inutile de vouloir éluder la question. Emile Bourassa n'a pas subi les examens du service civil et on lui a dit que ses appointements lui seraient payés sur cette somme de $5,000 que l'on nous demande de voter. Je donne ce renseignement au très honorable premier ministre afin qu'il ait l'occasion de tenir sa promesse que jamais Emile Bourassa ne recevrait un sou.

M. BORDEN: J'aurai l'œil sur cet item.

M. WHITE (ministre des Finances): Je ne conçois pas que mon honorable ami puisse parler de la sorte. J'ai ici une pleine explication de cet item que je suis prêt à lire à la Chambre. L'allégation de mon honorable ami est absolument mal fondée. Voici l'explication que l'on m'a fournie:

Dans le budget principal de 1912-1913 il a été demandé une somme de $98,000 pour porter de 75 cents à $1 par jour le salaire des femmes et de $400 à $500 par année celui des journaliers.

Cette somme de $98,000 se décompose ainsi qu'il suit:—Divers, fournitures, etc., $4,680, et service des journaliers, $93,320—

Une comparaison du personnel prévu, pour 1912-1913 tel qu'il se trouve aujourd'hui le 19 mars 1913, est donnée ci-après.

Personnel prévu et montant, 1912-1913.

1 surintendant et 2 aides	$2,600 00
5 piqueurs à $600	3,000 00
31 journaliers à $500	15,500 00
230 femmes de ménage à $314 chacune	72,220 00
267 personnes prévues pour 1912-1913	$93,320 00

Personnel le 19 mars 1913.

1 surintendant et un aide	$2,000 00
4 piqueurs	2,400 00
43 journaliers à $500	21,500 00
264 femmes de ménage à $313	82,632 00
312 personnes à la fin de l'exercice 1912-1913	$108,532 00

Les $15,000 qui sont en sus des prévisions représentent le salaire d'hommes et de femmes engagés au cours de l'exercice, particulièrement pendant les six derniers mois, et qu'il ne faut naturellement payer que pour partie de l'année. Les édifices ci-après énumérés au été au cours de l'exercice occupés en tout ou en partie par des employés de l'administration: Blackburn, Birks, ancien musée géologique, Robinson Imperial, Hope, édifice de l'Est (aile nouvelle), 128 et 241 rue Wellington, 105 rue Vittoria et Rideau Club.

Il a fallu trouver ailleurs de la place afin de désencombrer le sous-sol de l'édifice Langevin devenu insalubre.

Le personnel employé à cette date du 19 mars 1913 dans les édifices sus-mentionnés est comme il suit:

Edifices.	Hommes.	Femmes.
Blackburn	—	7
Birks	—	6
Ancien musée géologique	1	6
Robinson	1	10
Imperial	—	1
Hope	—	1
Edifice de l'Est (aile nouvelle)	1	4
N° 128 rue Wellington	1	2
N° 241 rue Wellington	—	2
N° 105 rue Victoria	—	2
Rideau Club	—	1

4 à $500 .. $ 2,000
42 à $313 .. 13,150 (moins les dimanches)
$15,150

M. WHITE (Leeds).

Les $15,150 payées, comme il est dit plus haut, en salaires additionnels ne sont que pour partie de l'année. Quatre mois aux prix mentionnés exigeraient $5,000 pour faire face aux gages des hommes et des femmes qu'il a fallu employer en sus de ce qu'avait prévu le budget de 1912-1913.

Pour dépenses en 1911-1912 non autrement prévues, selon le rapport de l'auditeur général, page B—5, $95,289.77.

M. OLIVER: Qu'est-ce que veut dire ceci:

M. WHITE: Je regrette de ne pouvoir dans le moment renseigner l'honorable député, mais je m'informerai de la chose.

M. OLIVER: Mon honorable ami pourra mettre sur le bureau ce renseignement.

M. WHITE: Je désirerais appeler l'attention de la Chambre sur un crédit qui a été voté hier et auquel a fait allusion le très honorable premier ministre: la subvention de $2,500 pour aider la succursale canadienne de la St. John Ambulance Association. Comme la Chambre s'en souviendra, le premier ministre a dit qu'il pensait que c'était la première fois que cette subvention avait été accordée. Or, en consultant le budget principal de 1912-1913, j'y trouve cette subvention. La présence de cet item dans le budget supplémentaire est due à une erreur des bureaux, et je demanderai plus tard qu'il soit retranché.

M. LEMIEUX: Personne ne s'est opposé à cette subvention. Quelqu'un a simplement dit que mon très honorable ami établissait un précédent.

M. WHITE: Je comprends. L'abandon de ce crédit n'a aucun rapport avec la discussion d'hier, sauf en ce qu'elle a appelé mon attention sur ce que portait le budget principal.

(Il est fait rapport de l'état des délibérations.)

La séance est levée à six heures et demie du soir et la Chambre s'ajourne jusqu'au 25 courant.

INDEX

DEUXIÈME SESSION — DOUZIÈME PARLEMENT

PREMIÈRE PARTIE — NOMS

ACHIM (Honoré) *Labelle.*

QUESTIONS.

Simard, Arthur—3223.

AIKINS (James-Albert-Manning) *Brandon.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1194.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Loi des Banques, 10384, 10656.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7701.
Règlement de la Chambre, 6553.

Discussion des articles :

Alberta Inter-Urban Railway Co., 8828.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Canada Hail Insurance Company, 3897.
Loi des Grains, 8929.
Transcontinental national, 11452, 11545.

INCIDENTS.

Décision, 6011.

PROJETS DE LOI.

Alberta Inter-Urban Railway Co.—1ère lecture, 6936—2e lecture, 7088—3e lecture et adoption, 8828.
British North Western Mortgage Company, 1ère lecture, 1996; 2e lecture, 2204; 3e lecture, 4111.
Canada Hail Insurance Company, 1ère lecture, 1778; 2e lecture, 2204; discussion du bill et rapport, 3897; 3e lecture, 4455.
Canadian Premier Fire Insurance Company, 1ère lecture, 6248; 2e lecture, 6399.
Canadian Provident Fire Insurance Company; discussion des articles, 9359; rapport; 3e lecture et adoption, 9363.
Canadian Western Railway Co., 1ère lecture, 2795; 2e lecture, 3184; discussion en comité, 4550 ; 3e lecture, 6399.
Loi des Banques, 1ère lecture, 85.
Loi des Terres fédérales, dépôt, 1996, 1ère lecture, 1997.

SCRUTIN.

Décision comme président du comité général, 6066.

ALGUIRE (Duncan-Orestes) *Stormont.*

PROJETS DE LOI.

Glengary & Stormont Railway Company, 1ère lecture, 10103 ; 2e lecture, 10407 ; Discussion des articles—3e lecture et adoption, 11058.

AMES (Herbert-Brown) *Montréal, Saint-Antoine.*

DÉBATS.

Budget général, 10745, 10868 et suiv.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Forces navales de l'empire, 1320.
Loi des Banques, 10576.
Service consulaire britannique, 2058.

Discussion des articles:

Canadian Explosives, Limited, 2960.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Dominion Trust Co., 3521.
Forces navales de l'empire, 9745.
Middlesex Trust Company, 9357.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Transcontinental national, 11420, 11457.

DOCUMENTS.

Copies de demandes faites par J. W. Boyle et autres pour location de pouvoirs hydrauliques au Yukon, 11909.

MOTIONS.

Comité des banques et du commerce, 6450; adoptée, 6244; adoptée, 6770; 9107; réservée, 9108.

PROJETS DE LOI.

Canadian Explosives Limited, 1ère lecture, 288; disc. reprise en comité général, 2645; renvoi, 2770; reprise de la discussion, 2960; 3e lecture, 3034.
Modifiant la loi des chemins de fer, 1ère lecture, 10103.
Trust Company, retrait du bill, 3275.

ARMSTRONG (J.-A.—Macdonald) *York-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'Empire, 3742.

ARMSTRONG (Joseph-E.) *Lambton-Est.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8440.
Banque et commerce de banque, 11931.
Colis postaux, 1557.
Loi des Juges, 11974.
Service télégraphique impérial, 9279-9290.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12172.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Service télégraphique impérial, 12002.

PROJETS DE LOI.

Calgary-Edmonton-Fort McMurray, Cie du chemin de fer, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.

ARTHURS (James) *Parry Sound.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2723.
Loi des Banques, 10426.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8835.

Discussion des subsides:

Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10565.

INCIDENTS.

Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.

QUESTIONS.

Province de Québec, édifices publics, 1184.

BAKER (George-Harold) *Brome.*

PROJETS DE LOI.

Banque immobilière, 1ère lect., 1585 ; 2e lect., 2203.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778 ; 2e lect., 2204.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967 ; 2e lect., 1481 ; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité ; 3e lect., et adoption, 11721.

BALL (R.-J.) *Grey-Sud.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 200.

BARKER (Samuel) *Hamilton-Est.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6873.

Discussion des articles :

Association protectrice des médecins canadiens, 3995.

BARKER (Samuel)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Company, 2678, 2682.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Intercolonial Trust & Investment Company, 4110.
Ordre indépendant des Forestiers, 7558.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens—Amendement, 3996; adoptée, 4007.
Cie de navigation Richelieu-Ontario—Amendement, 3088.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer électrique Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936 ; 2e lect., 7088 ; 3e lect., 8829.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332 ; 3e lect. et adoption, 11335.

BARNARD (George-Henry) *Victoria. C.A.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 160.
McNeil, Lauchlin, 864.
Réserve indienne de Kitsilano, 8732.

Discussion des articles :

Canadian Explosives, Limited, 2972.

PROJETS DE LOI.

Intercolonial Trust and Investment Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1778, 4011 ; Rapport, 4012 ; 3e lecture et adoption, 4109, 4110.

BARNARD (George-Henry) *Victoria, C.-A.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Port Nelson Company, 7398.

PROJETS DE LOI.

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lect., 2686.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248.; 2e lect., 6546.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin) *Beauce.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6110; 6230 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12304 et suiv.
Colis postaux, 1570 et suiv.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Commissaires du port de Québec, 8273.
Forces navales de l'empire, 2602, 2618.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6890.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9125.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8052.
Traité anglo-japonais, 7367.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8761.
Forces navales de l'empire, 4775, 4964, 5617.
Ordre indépendant des Forestiers, 7557.
Question de règlement, 5168.

Discussion des subsides:

Commission de conservation, 6668.
Industrie et commerce—Subsides, 6931.
Législation—Impressions, etc., 6933.
Travaux publics—Appointements, 11396.
Trois-Rivières—Bâtiment civil neuf, 11519.

DOCUMENTS.

Cloutier, J.-V., 9494.
Levesque, Elzéar, 10436.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.

INCIDENTS.

Compte rendu officiel des débats, 8704.
Examens des marins, 2166.
Forces navales de l'empire, 4930.
Gand, exposition de—10125.
Interprétation du règlement de clôture, 9861 et suiv.
Observations sur un fait personnel, 6245.

INTERPELLATIONS.

Examen de la vue des pilotes, 6701.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.

MOTIONS

Motion d'ajournement, 8064—Retirée, 8078.

QUESTIONS.

Achat d'un terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
Alexander, Alexander, 1034.
Bernier, L.-N., 647.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428.
Canal de Panama, 612.
Circulation monétaire, 8596.
Commerce des Antilles, 612.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Directeurs des postes dans Dorchester, 3529.
Farley, Mme Paul, 1790.
Fenians, invasion des—9870.
Gardien de phare aux Sept-Iles, 9489.
Gratifications aux vétérans, 612.
Jacob, Ernest, 646.
Lanoraie, destitutions à, 2004.
Migneault, de Sept-Iles, 10124.
Monnaies canadiennes, 8700.
Plante, Philibert, 646.
Quai de Berthierville, 2435.
Quai de Lanoraie, 2692.
Recrutement des immigrants, 611.
Roberge, Jean, 1539.
Rouleau, Théophile, fils de vétéran, pour octroi, 2687.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.

BELLEMARE (A.) *Maskinongé.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 4349.

BENNETT (Richard-Bedford) *Calgary.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Améliorations des grandes routes. Amendements du Sénat, 12350.
Banque et commerce de banque, 11920.
Forces navales de l'empire, 4068, 4111.
Loi des Banques, 10413, 10658.
Loi des Juges, 11966.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10064.
Primes à la fabrication du plomb, 10471.
Subventions au Canadian Northern, 12075, 12116, 12121.
Taux de transport dans l'Ouest, 9221, 9228.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3963.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505, 4511.
Cie d'assurance contre le feu North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3053.
Power, Lenore—Faire droit à, 12086.

Discussion des subsides :

Fermes expérimentales, 10556 et suiv.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4930.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9178.
Tarif douanier, 6639.

PROJETS DE LOI.

Froste, William, pour faire droit à—1ère lect., 6247 ; 2e lect., 6399 ; 3e lect., 6936.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1740 ; 3e lect., 2617.

BENNETT (William-H.) *Simcoe-Est.*

DÉBATS.

Budget général, 10870.
Subventions au Nord-Canalien, 12114.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9331.
Taux de transport dans l'ouest, 9197.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9801.
Galerie nationale du Canada, 9259.
Power, Lenore—Faire droit à—12085.

Discussion des subsides :

Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11469.

BENNETT (William-H.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto R., 1ère lect., 10985.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect. et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.
Dominion North-Western Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3508.

QUESTIONS.

Industry, dragueur, 622.

BICKERDIKE (Robert) *Montréal, Saint-Laurent.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 915.

QUESTIONS.

Embargo sur le bétail canadien, 629.

BLAIN (Richard) *Peel.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8309.
Grève sur le C. P. R., 2031.
Loi relative aux épizooties, 9890.
Règlement de la Chambre, 6565.
Service des phares et des côtes, 6414.
Tarifs des messageries, 3537.
Taux de transport dans l'Ouest, 9211.

INCIDENTS.

Appel au règlement, 6188.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11890.

QUESTIONS.

Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.

BLONDIN (Pierre-Edouard) *Champlain.*

DÉCISIONS.

Forces navales de l'empire, 4617.
Interprétation du règlement de clôture, 9863.

INCIDENTS.

Explication d'un point d'ordre, 4984.

BOIVIN (Georges-Henri) *Shefford.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1649.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7825.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10015 et suiv.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5155, 5169, 9618.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Dragage—Ontario et Québec, 11837.
Ministère des Postes—Traitements, etc., 11593.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.

BOIVIN (Georges-Henri)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Miner, M., 8988.
Nominations dans comté de Brome, 8988.

INCIDENTS.

Bedford, inspecteur des denrées alimentaires dans le district de, 12464.
Distribution les livres bleus, 11867, 11872.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Interprétation du règlement de clôture, 9854.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Révocation de M. Masse, de Roxton-Falls, 12448.
Service de l'inspection des denrées, 12465.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865.

BORDEN (Très Hon. Robert-Laird), *Halifax.*

COMMUNICATIONS.

Commission d'économie interne, 5.
Emigration japonaise, 7769.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6302.
Achat et vente de mouton, 662.
Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 43.
Ajournement du comité, 6228.
Amélioration des grandes routes, 8422, 9096.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12331 et suiv.
Application de la question préalable, 7635.
Baldwin, Eugène O., 8261.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire 12494 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7143.
Canal de Panama, 984.
Chemins de fer de l'Etat—Amendement du Sénat, 12378 et suiv.
Classement du personnel des Communes. Service du Hansard. Section de la traduction, 12304 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9108.
Commandes de l'Amirauté au Canada, 970.
Contamination des eaux navigables, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, 9024.
Demande de documents, 4419.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Destitutions à Descouse. Affaire Landry, 4067.
Discours sur l'adresse. Amendement Mondou, 589.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2054.
Forces navales de l'empire, 1039, 4395.
Forces navales de l'empire.—Demande de fixer date pour clore débat, 7438, 7452.
Forces navales de l'empire—Amendement German, 10236—Scrutin, 10246.
Forces navales de l'empire, 10268, 10276, 10311.
Gendarmerie du N.-O., 903.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève sur le C. P. R., 2027.
Intercolonial—Bureau administratif—Point d'ordre, 7086.
Interprétation du règlement de clôture, 9849 et suiv.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9119.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8795.
Loi des Banques, 2364, 2372.
Loi des Grains, 9386, 9394.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Miller, R. C., 3766, 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608.
Modification de la règle 17 de la Chambre.—Motion d'ajournement Kay, 8475.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10046 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8070.
Motion Oliver, *re* Arthur Donaldson, 8032.
Niveau de l'eau dans le Saint-Laurent, 6722, 6732.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Présidence du comité, 6211.
Prêt au G.-T.-P.—Amendement Oliver, 12216.
Règlement de la Chambre, 6360 et suiv., 6509, 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7071.
Renvoi de la disc. *re* forces navales, 6239 et suiv.
Réserve indienne de Kitsilano, 8716, 11144.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Révocations à Descouse et à Arichat, 936.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8043.
Scott, Robert F., 3563.
Séances du matin, 8990.
Subventions au Nord-Canadien, 12087.
Subventions au Nord-Canadien—Motion Oliver, 12134.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9354.
Traité anglo-japonais, 7160, 7260, 7272.
Traité anglo-japonais, 3e lect., et amendement Oliver, 7360.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7413.
Travaux de la Chambre, 2343.
Travaux de la Chambre—Motion d'ordre, 3283.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 4106, 4109.
Brevet de George-Frederick Bishoprick, 2644.
Brevets de F. J. Newman et autres, 3901, 4456.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8371.
Canadian Explosives, Limited, 2649.
Canal de la baie Georgienne, 2663.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2777, 3078.
Cie électrique de Hull, 3122.
Classement du personnel des Communes, 12302 et suiv.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2179.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6842.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4473, 4579, 4601, 4619, 4628, 4630, 5329, 5380, 5445, 5638, 9461, 9501.
Forces navales de l'empire. Réponse à amendement Laurier de l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire—Amendement German, art. 3, 9584 et suiv.
Forces navales de l'empire, art 4, 9618 et suiv., 9680.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4560.
Loi des Falsifications, 11987.
Loi des Grains, 8929.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12206.
Subventions au Canadian Northern, 12191.
Subventions au Canadian Northern, amendement German, 12199.
Subventions au Canadian Northern, amendement Graham, 12198.
Subventions au Canadian Northern, amendement Macdonald, 12194.
Subventions au Temiskaming and Northern Ontario, 12246.
Transcontinental national, 3457.
Western Canada Mortgage Corporation, 2676.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956, 6994.
Commission de conservation, 6658.
Commission du Service Civil, 6671.
Département des Affaires extérieures, 3463.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8954.
Gouvernement civil.—Fonctionnaires de la Commission de conservation.—Appointements, 6923.
Haut commissaire à Londres, 3462, 6654.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12407 et suiv.
Rapport Schreiber, 6657.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6608, 6612, 6676.
Sous-ministre de la Justice.—Augm. du trait. du, 12385 et suiv.

DOCUMENTS.

Commission de conservation, 6923.
Communication de l'Association Canadienne du Centenaire de la Paix, 12293.
Construction de navires de guerre à Montréal, 4418.
Correspondance entre le gouvernement et le consul impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Nouvelle gare maritime à Halifax.—Rapport, 6995.

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Banque Internationale du Canada, 2289.
Brown, James-P., représetnant de Chateauguay, décès de, 11790.
Budget en français, 6607.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 2251.
Colonel White, 6612.
Comité de la défense impériale, 7946.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Demandes de documents, 1401.
Discussion des subsides, 5 item rayés, 7088.
Disette de foin dans la Nouvelle-Ecosse, 3134.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Farmers' Bank, 12520.
Immigrants, protection des, 12522.
Immigrants russes, 10831.
Impression des réponses aux questions, 3221.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348.
Matériel de réparation, etc., des navires, 1439.
Mort de Sir Richard Scott, 8697.
Mort du Feld-Maréchal Vicomte Wolseley, 6937.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12491 et suiv.
Point l'ordre, 4983.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2244.
Représentation parlementaire, 7151.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 10355.
Scott, famille du capitaine, 10125.
Smith, Lyman, 7097.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4305.
Travaux de la Chambre, 10712.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9179.
Commission des eaux internationales, 4500.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention commerciale avec les Antilles—Service de steamers, 2913.
Demande de graines de semence, 4415.
Destitution de Martin Lanigan, 12150.
Expédition polaire le Stefansson, 4302.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6825.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Quai de Sackville, N.-B., 6703.
Question de privilège Gauthier, 5319.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5317.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Thompkins, Patrick, 11863.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux de la Chambre, 11655.
Travaux le la Chambre, documents, 3226.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6620.

MESSAGES.

Communication d'un message de S. A. Royale, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement pour l'Ascension, adoptée, 8988.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Bibliothèque du Parlement, 485.
Comité de l'Agriculture, Hon. M. Roche comme membre, 652.
Comité des bills privés, modification, adoptée, 3532.
Comités permanents de la Chambre, adoptée, 378.
Décès de J. Haggart, 462.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789, adoptée, 11790.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851, adoptée, 8884.
Forces navales de l'empire, 2e lecture, 3566.
Impressions du Parlement, 485.
Mercredi des cendres, ajournement, adoptée, 2731.
Miller, R.-C., 3768.
Nominations dans le personnel de la Chambre des communes, adoptée, 7149.
Pollution des eaux navigables, comité modifié, adoptée, 9300.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1179.
Restaurant de la Chambre, 485.
Roche (Hon.) au lieu de Rogers (Hon.) au comité de l'Agriculture, adoptée, 652.
Séances du matin, en suspens, 8988.
Séances du matin, 9495.
Suite de la discussion des subsides, 8242.
Traité anglo-japonais, 2e lect., 7160; 3e lect., 7350.
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, adoptée, 7835.
Travaux de la Chambre, 2343, modifiée et adoptée 2347, 3282; ordre, 3286.
Vacances de Noël, adoptée, 1294.
Vacances de Pâques, adoptée, 6245.

PROJETS DE LOI.

Archives.—Département distinct, 11790.
Archives publiques—Dépôt et 1ère lect., 11789.
Forces navales de l'empire; dépôt, 687; 1ère lect., 707; dic., 687; 2e lect., reprise des débats, 3566; reprise des débats, 3670; motion Borden pour 2e lect., et amendement Turriff, reprise de la discussion, 3864; motion en 2e lecture: reprise des débats, 3906; reprise de la discussion, 2e lect., 4020; reprise de la discussion, 2e lect., 4068, 4111, 4199; motion pour 2e lect., reprise de la discussion, 4305; sous-amendement Guilbault rejeté, 4409; amendement Turriff rejeté, 4411; 2e lecture adoptée, 4412; discussion en comité général, 4420; discussion reprise, 4457; rapport du bill, 4498; suite de la discussion, 4577; reprise de discussion, 4577; séance continue, 4616; reprise de la discussion en comité, 5325, 7437; amendement Guthrie; amendement Guthrie, reprise de la discussion, 7508, 7562, 9399, 9813.
Forces navales de l'empire; disc. incidente, 9977 et suiv.; 3e lect., 10349, adoption, 10350.
Loi de conservation; 1ère lect., 9977; modification par le Sénat; adoption, 11789.
Manufacture d'articles d'or et d'argent; 1ère lect., 3275.
Royal gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dépôt, 732; 1ère lect., 732; 3e lect., 1695.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; discussion en comité, 7250; motion de 3e lect., 7350 ; reprise de la discussion, 7400 ; amendement Pugsley rejeté, 7413 ; 3e lect. et adoption, 7417.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 5891.
Approbation du traité anglo-japonais, résolution adoptée, 6700.
Caisse de prévoyance des réseaux de l'Etat (dépôt), 721.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2e lect., et adoption, 12320.
Commission de conservation, 9177 ; discussion, 9976.
Forces navales de l'empire, dépôt, 810; comité, 930, 1039; discussion reprise,, 1120, 1194, 1320, 1401, 1482, 1620, 1740, 2618, 2732, 2803, 2313, 2974, 3140, 3184, 3289; résolution adoptée, 3365.
Loi des chemins de fer; débats, 9973 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7607; motion, reprise de la discussion, 7688, 7771, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609; vote et texte de la motion modifiant la règle 17 de la Chambre, 8694.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; dépôt, 722; 1ère et 2e lect. et adoption, 732.
Sénateurs supplémentaires: dépôt, 902.

QUESTIONS.

Arsenal d'Halifax, 1593.
Canal de Panama, 612.
Centenaire de la Paix, 12293.
Chemin de fer de halage de Sorel, 592
Choix des membres canadiens-français du Cabinet, 593.
Commission des services publics, 813.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Demande de documents, 7250.
Démission de M. Monk, 601.
Département des Mines, 2227.
Distribution des faveurs ministérielles dans Bonaventure, 3525.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Favoritisme politique, 2004.
Immigration des Orientaux, 1188.
Indemnité du chef de l'Opposition, 8596.
Inspection de homesteads à Prince-Albert, 8598.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Loi des grains du Canada, 2350.
Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Milice canadienne, 4569.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Politique navale du gouvernement, 607.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Poste de solliciteur général, 629.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Propagation des animaux à fourrure, 2437.
Rapport de la commission d'enquête sur la Marine, 4569.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10708.
Réforme du Sénat, 11133.
Règlements de l'immigration, 3125.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Résignation du colonel Crowe, 11135.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.

RAPPORTS.

Commission des Services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission de géographie du Canada: dépôt, 7770.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Enquête sur le service administratif, 1390.
Royale gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912; dépôt, 1438.
Secrétaire d'Etat des Affaires extérieures, 31 mars 1912; dépôt, 5.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911; dépôt, 11899.
Sir Geo. Murray, 1390; impression ordonnée, 1392.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire; résolution adoptée, 3366; 115 à 83.
———Motion Borden pour 2e lect., adoptée, 4412; pour, 114; contre, 84.
———Discussion incidente, 9987.
Modification de la règle 17 de la Chambre; motion adoptée, 108 à 73, 8695-6.

BOULAY. (Herménégilde) *Rimouski.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12306 et suiv.
Forces navales de l'empire, 4157.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12426.
Exercices militaires annuels, 11370.
Fermes expérimentales, 10560 et suiv.
Intercolonial.—Chemin de fer, 7007.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Matériel roulant, 11228.
Outillages de sauvetage, 11056.
Transcontinental national, 11573.
Travaux publics.—Appointements, 11404.

DOCUMENTS.

Bâtisses occupées par le Gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bélanger, capitaine de l'*Eureka*, 10712.
Collision de trains à Saint-Moïse, 7850.
Enquête Atkinson sur accident au cheval d'Arsène Lauzier, à Amqui, Rimouski, 2471.
Gagnon, Jos, 10712.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Sténographes et secrétaires de la Chambre des communes et du Sénat, 4020.

BOULAY (Herménégilde)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Suspension de J. Stahl, inspecteur d'immigration, 2479.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171-84.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7858.
Débats français, distribution des, 11394.
Inexactitudes des réponses officielles, 3137.
Intercolonial, administration de, 11193.
Joubert, Hélène, 11704.
Sayabec.—Bureau de poste, 11702.
Traduction en français des item du budget, 6681.

QUESTIONS.

Agents de l'immigration, Québec, 1398.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Fontionnaires de l'Intercolonial, 951.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Recettes de l'Intercolonial, 11525.

BOURASSA (J.-Boutin) *Lévis.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5178.

DOCUMENTS.

Verrault, Joseph, 8903.

QUESTIONS.

Commission du port de Québec; achat d'une carrière, 12145.
Fournitures du camp de Lévis, 6461.
Gardien de gare de l'Intercolonial, Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
Graines de semence pour Québec, 8895.
Guay dit Gendreau, Joseph, 8900.
Ingénieur en chef de l'*Eureka*, 8900.
Intercolonial; Lavery, P., 11906.
——— Suspension d'employés à la Chaudière Lévis, 11905.
Propriété militaire à Lévis, 12291.
Roberge, Ed., 3529.
Roy, Hippolyte, 3530.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Verrault, Joseph, 7847.

BOYCE (Arthur-Cyril) *Algoma-Ouest.*

DÉBATS.

Verrault, Joseph, 7847.
Discours sur l'adresse, 257.
Lignes subsidaires de l'Intercolonial, 8795.
Loi des Inspections et de la vente, 8705.
Miller, R. C., 3778.

BOYCE (Arthur-Cyril)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4626.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553

BOYER (Gustave) *Vaudreuil.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8770.
Discours sur l'adresse, 137.
Question de procédure, 6170 et suiv.

Discussion des articles :
Avancement de l'instruction agricole, 8759;
Forces navales de l'empire, 4682, 5846.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Rigaud, Qué., 8902.
Canal de Soulanges, employés du, 1579.
Changements de maîtres de poste, 3135.
Comptes des dépenses personnelles payées à M. Saint-Amour, surveillant du canal de Soulanges, 6466, 7159.
Courriers d'entreprise dans Vaudreuil et Soulanges, 8703.
Maîtres de poste de Vaudreuil, 2006.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7850.

QUESTIONS.

Arsenal à Rigaud, 10712.
Bureau de poste de Rigaud, 826, 8363, 11132.
Chemin du quai de Hudson, 975.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai Graham, Vaudreuil, 826.
Quai, Ile Perrot, 10123.
Receveur de la poste à Ste-Marthe, 826.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7845.
Transport du courrier de Ste-Justine, 825.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.

BOYS (William-Alves) *Simcoe-Sud.*

Présentation à la Chambre, 4.

DÉBATS.

Discussion des articles :
Power, Lenore—Faire droit à, 12082.

BRADBURY (George-Henry) *Selkirk.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12359 et suiv.
Budget général, 10865 et suiv.
Discours sur l'adresse, 392.
Loi des Inspections et de la vente, 9957.
Pollution des eaux navigables, 8851, 12005.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8841.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Forces navales de l'empire, 5371.

BRADBUDY (George-Henry)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 14499.

DOCUMENTS.

Brown, Alexander-Hurst, réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4577.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Terrain ¼ S.-O. de 4-9-14-2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Terres des métis du N.-O., 6944.

MOTIONS.

Pollution des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.

PROJETS DE LOI.

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 1ère lect., 10573; 2e lect., 10574; discussion des art., 11060; 3e lect. et adoption, 11062.
Empire Life Ins. Coy. of Canada, 1ère lect., 10573.
Pollution des eaux navigables, dépôt, 5; discussion générale 8851; rapport, 8884.
Usage des drapeaux, 1ère lect., 6.

QUESTIONS.

Bande des sauvages de Côté, Sask., 8887.

BRISTOL (Edmond) *Toronto-Centre.*

DÉBATS.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3470.

PROJETS DE LOI.

British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
McDonald, George Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.

BRODER (Andrew) *Dundas.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.

INCIDENTS.

Immigrantes, protection des, 12521.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12492.

BROUILLARD (Ovide) *Drummond-Arthabaska.*

DOCUMENTS.

Poirier, J.-N., 902, 3560.

QUESTIONS.

Bureau de la poste à Arthabaska, 608.
Desrosiers, Mme E., 648.
Lavoie, Calixte, 829.
Leclerc, L.-P., 829.
Marcotte, Omer, 829.
Paré, Anthime, T., 647.
Poirier, J.-N., 648.

BROUILLARD (Ovide)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Potvin, Pierre, 829.
Rouleau, Georges, 828.
Rousseau, Napoléon, 828.
Spénard, Georges, 647.
Triganne, Rosa, Melle. 648.

BROWN (James-Pollock) *Châteauguay.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5406.

BUCHANAN (William-Asbury) *Medicine-Hat.*

DÉBATS.

Crédit agricole, 3246.
Grève sur le C.P.R., 2024 et suiv.
Loi des Banques, 10428 et suiv.
Loi des Inspections et de la vente, 9950.
Taux de transport dans l'ouest, 9200.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4508.
Canadian-Western, 4552.
Forces navales de l'empire, 4754.
Loi des Postes, 12269.

Discussion des subsides :

Bassano.—Edifice public, 11821.
Fermes expérimentales, 10558.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6678.
Sauvages.—Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11896.

DOCUMENTS.

Blanchard, C.-P., 2470.
Delaney, S., 1584.
Drigg, Harry A., 901.
Masinasia, Alta.—Déplacement de bureau de poste, 6618.
Police-Point-Reserve, 901.
Section 36-6-8-4, 6618.

INCIDENTS.

Medicine-Hat, Gleichen et Tober; douanes, 11877.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 2570, 12006.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620.

PROJETS DE LOI.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. 3109; rapport, 3117.
Anderson, Frances Legora; 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398 ; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bassano.—Edifice public, 824.
Burdelt.—Poste de douane, 824.
Bureaux de conciliation, 712.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.

BUCHANAN (William-Asbury)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gleichen.—Bureau de douane, 824.
Griefs de l'association des producteurs de laine de l'Alberta, 4194.
Immigration du Canada, 4570.
Importation de moutons dans l'Alberta, 4194, 4368.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Kootenay, carabiniers, 1037.
Medicine-Hat:
——Agent des terres, 825.
——Bureau de poste, 823.
——Inspecteurs de homesteads, 9487.
——Service de la poste, 2482.
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Police-Point-Reserve, 6453.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve indienne d'Alberta, 633.

BUREAU (Jacques) *Trois-Rivières-Saint-Maurice.*

DÉBATS.

Amendement Maclean, 7939.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Miller, R.-C., 3857.
Question de procédure, 6154.
Règlement de la Chambre, 6517.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 4006.
Avancement de l'instruction agricole, 8765.
Brevets de F.-J. Newman et autres, 3901, 4455.
Canada Hail Insurance Co., 3898.
Forces navales de l'empire, 4807, 5275.
Discussion des subsides :
Commission de conservation, 6668.
Commission du Service Civil, 6674.
Fermes expérimentales, 10561 et suiv.
Monnaies étrangères, etc., 6696.

DOCUMENTS.

Agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de Montréal et de Québec, 7850.
Bettez, Alfred, 8903.
Brunelle, William, 8904.
Carignan, L.-Philippe, 8903.
Champlain:
Champlain.—Employés destitués dans comté. 8903; Dumont, Arthur, 8903; Lalonde, L., 1583; Leduc, J.-H., 3558.
Maskinongé.—Employés destitués dans comté, 8903.
Nicolet.—Employés destitués dans comté, 8903.
Trois-Rivières:
——Edifice fédéral, 3558.
——Enquêtes dans district judiciaire des, 8903.
——Transport du courrier entre la gare et bureau de poste, 3558.
Trois-Rivières et Saint-Maurice.—Employés fédéraux destitués dans comté, 6903.

BUREAU (Jacques)—*Suite.*

INCIDENTS.

Canadian Medical Protective Association, 4068.
Explication sur un fait personnel, 8704.
Ministre de la Milice; rapport du *Citizen*, **9615.**
Question de privilège, 3864.
——*Re* Miller, 4059.
Traducteurs et salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8990.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6319.
Traité avec les Antilles, 6709.
Transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, 6618.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole; amendement, 9068; rejeté, 9072.

QUESTIONS.

Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Bettez, Alfred, 6463.
Brunelle, William, 7158.
Cadenas pour sacs du courrier, 7427, 8594.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598, 1788.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Grand'Mère.—Edifice public à, 1037.
Michelin, Edouard, 8703, 8889.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7158.
Trois-Rivières.—Bâtiment public, 1012, 1788.
——Service de la poste, 8899.

BURNHAM (John-H.) *Peterborough-Ouest.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11921.
Discours sur l'adresse, 119.
Immigrantes, protection des, 12522.
Loi des Banques, 10384.
Margaree Coal & Ry. Co., Ltd., 12008.
Primes à la fabrication du plomb, 10448.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, art. 6, **8835.**
Association protectrice des médecins canadiens, 3509, 3966.
Colis postaux, 12186.
Forces navales de l'empire, 4626.
Galerie nationale du Canada, 9266.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
——Construction, 11620.
Exercices militaires annuels, 11359.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11892.
Vaisseaux dragueurs, 11836.

DOCUMENTS.

Contrat pour appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.

BURNHAM (John-H.)—*Suite*

INCIDENTS.

Pension aux vieillards, 10828, 10984.

INTERPELLATIONS.

Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.

MOTIONS.

Pension aux vieillards, 961; comité spécial d'enquête nommé, adoptées, 2219, 7149.

PROJETS DE LOI.

Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Loi électorale: dépôt, 968; 1ère lect., 969.

QUESTIONS.

Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Loi du mariage, 594.

BURRELL (Hon. Martin) *Yale-Cariboo.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 661.
Avancement de l'instruction agricole, 2205, 8291.
Budget général, 10736 et suiv.
Cie Richelieu et Ontario, 3420.
Encouragement de l'agriculture, 8342.
Loi des Inspections et de la vente, 9940.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10090.
Pollution des eaux navigables, 8876.
Primes à la fabrication du plomb, 10482.
Traité anglo-japonais, 7202.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8850.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8762.
Brevet d'A. D. Richard, 3957.
Forces navales de l'empire, 9592, 10282.
Loi des Inspections et de la vente, 12281.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Entrepôts frigorifiques, 10691.
———Industrie du bétail, 10692 et suiv.
———Santé des animaux, 6491, 10702.
Arts, agriculture et statistiques, 10550, 10672.
Commission de conservation, 6669.
Conserves (viandes et fruits), 6492.
Gand.—Exposition, 10126.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Insectes destructeurs, 10706.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.

INCIDENTS.

Gand.—Exposition, 10126.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, 3e lect., 9066; adoptée, 9072.

BURRELL (Hon. Martin)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Résolution pour encourager l'instruction agricole; adoptée, 2205.

PROJETS DE LOI.

Epizooties, disc. des art., 10145 et suiv.; 3e lect., 10148, adoptée, 10148.
Instruction agricole: dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; discussion générale, 8291; reprise de la discussion, 8303; motion adoptée et 2e lect., 8346; discussion des articles, 8347; amendement Carvell, 8347; discussion reprise, 8747, 9066; amendement Oliver, 9066; M. Bureau, 9068; rejeté, scrutin, 89 à 53, 9070; 3e lect. et adoption, 9072.
Loi des inspections et de la vente: dépôt, 9967, 1ère lect., 9967; discussion, 12276; 3e lect. et adoption, 12288.
Marquage des fruits: discussion des articles, 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Epizooties: dépôt, 9497; 1ère lect., 9898; 2e lect., 9898 et adoption.
Instruction agricole: dépôt et adoption, 2204.
Loi des inspections et de la vente; 1ère et 2e lect. et adoption.
Marquage des fruits; dépôt, 9614.

RAPPORTS.

Agriculture, 83.
Fermes expérimentales, 1438.

QUESTIONS.

Aide à l'agriculture, 7684.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Commission de conservation, 8896.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Directeur vétérinaire général à Halifax, 9110.
Distribution du volume *Mauvaises Herbes*, 636.
DuVernet, Dr, 8701.
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Enseignement professionnel, 980.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Fermes expérimentales de Kentville, N.-E., 7155; Sainte-Anne de la Pocatière, 8897.
Fredericton.—Achat de terrain, 633.
Graines de semence pour Québec, 8894-5.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Liste d'adresses postales du ministère du l'Agriculture, 636.
Population du Canada, 979.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Station agronomique de Sainte-Anne le la Pocatière, 8034.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Traitement de la tuberculose, 1595.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur) *Richelieu.*

Présentation, 4.

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 524.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4850, 5769.

DOCUMENTS.

Bardier, Paul, 8365.
Blais, M.-C., 7606.
Cournoyer, Pierre, 4019.
Hus, Mlle Paul, 8365.
Jackson, J.-S., 6944.
Nomination de capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Nominations des capitaines de remorqueurs, 7437.

MOTIONS.

Hus, Mlle Paul, (en suspens), 7850.

QUESTIONS.

Maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 3524.
Usines de Sorel, 8116.

CARRICK (John-James) *Thunder Bay—Rainy River.*

PROJETS DE LOI.

Manitoba—Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.

CARROLL (W.-F.) *Cap-Breton-Sud.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3204.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians. 6877.
Grève sur le C.P.R., 2029 et suiv.
Interprétation du règlement de clôture, 9853.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1862.
Loi des Banques, 10384 et suiv.
Macdonald, Alexander, 1022.
McNeil, Lauchlin, 863.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8610.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.
Remise de droits sur rails d'acier, 7074.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Brevets d'Otto Barnett, 11721.
Code criminel, modification du—(art. 27—Avis d'appel), 11950.
Forces navales de l'empire, 5916, 9718, 10273.
———Amendement, 10276.
Loi des Postes, 12262.
Power, Lenore, 12081

Discussion des subsides:

Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11117.
Chemin de fer Intercolonial, 6992.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, 8959.
Gabarus, havre de, 11800.

CARROLL (W.-F.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Marine et Pêcheries: adm. centrale, 11023 et suiv.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11113.
Pilotage, etc., 11118.
Taux de transport sur l'Intercolonial, 11221.

DOCUMENTS.

Améliorations sur la rivière Mira, comté de Cap-Breton, 4019.
Demande de meilleures facilités sur l'Intercolonial, dans Sydney, N.-E., 4019.
Gallinan, Mlle Annie, 2472.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Lewis, Gertis, Mlle, 2472.
———W.-W., capitaine, 2472.
Ligne ferrée de Saint-Jean à Grand-Falls, 1030.
Lunay, R., 1583.
McDonald, Jos., 2472.
McGillivray, Angus, 2472.
McKinnon, M.-J., 6943.
McLean, John, 1030.
McMullen, Joseph, 2472.
Mitchell, Frederick, 2472.
O'Neil, Freeman, Dr, 2472.
Pope, capitaine, 2472.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Témoins dans enquêtes tenues dans la Nouvelle-Ecosse par le commissaire Duchemin, 9495.
Wilcox, P.-J., 6943.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Réclamations des facteurs, 11603.

INTERPELLATIONS.

Grève des photograveurs, 7948.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire—Amendement, 10276—Rejeté, 10295.
Motion d'ajournement, rejetée, 7980.

QUESTIONS.

Forges Polson, 8886.
Gallivan, Mlle Annie, 715.
Gardien du signal de brume de l'île Seatarie, 643.
Lewis, Mlle Gertie, 715.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.

CARVELL (Frank-Broadstreet) *Carleton, N.-B.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6309.
Amélioration des grandes routes; amendements du Sénat, 12365 et suiv.
Appointements des juges des cours de comtés, 8284.
Baldwin, Eugene O., 8252.
Budget général, 10751 et suiv., 10831 et suiv.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3467.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Classement du personnel des Communes, 12311 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 1156, 1336.
Convention commerciale avec les Antilles, 917, 8992, 9053.
Discours sur l'adresse, 224.
Divorce de Farny-Maria Gogarty, 6941.
Encouragement de l'agriculture, 8319.
Forces navales de l'empire, 3645, 3671.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6892.
Grève sur le C. P. R., 2008 et suiv.
Interpellation du règlement de clôture, 9862 et suiv.
Landry, André, 6785.
Ligne d'Andover à St-Jean, N.-B., 12011.
Loi des Banques, 197, 1983.
Loi des Juges, 11964-78.
McNeil, Lauchlin, 864.
Miller, R.-C., 3803.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7712, 8545.
Présidence du comité, 6191.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, 9161.
Protection des douanes et des pêcheries, 3403.
Question de procédure, 6141, 6173.
Renvois à Deschaillons et à Arichat-Ouest, 850.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Service postal transtlantique, 7421.
Traité anglo-japonais, 7164.
Taux de transport dans l'Ouest, 9214.

Discussion des articles :

Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 4106.
Avancement de l'instruction agricole; amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Brevet de Maurice Delvigne, 11334.
Brevets de F. J. Newman, 4456.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4541.
Code criminel, modification, 11952, 11958.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3046, 3067, 3422, 3469.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6833.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Forces navales de l'empire, 4425, 4577, 5302, 5339, 5389, 5826, 7576, amendement, German, 9510, 9606, 9709, 9847, 10267, 10261.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4557.
Loi des Banques, 10377, 10575, 10648.
Pacific Eastern Mortgage Co., 9358.
Power, Lenore, 12084.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9228.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12223.
Tarif des douanes, 11789.
Transcontinental national, 3457.
Traité anglo-japonais, 7295; 3e lect. et amendement Oliver, 7364.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides :

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Industrie du bétail, 10697.
Allocations pour la milice, 11326, 11338.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11828.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Commission de conservation, 6664.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11345.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
———Nouvel édifice public, 11505.
Freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Gouvernement civil.—Ministère de la Milice et de la Défense.—Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11891.
Impression des billets fédéraux, 6389.
Intercolonial:
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby jonction, 11165.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Protection des voies publiques, 11201.
———Renforcement des ponts, 11157.
———Voie de Dartmouth à Dean, 11235.
Intercolonial et Transcontinental, 7032.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
———Casuelles, 12401.
Milice et Défense.—Appointements, 6928-9.
Monnaies étrangères, etc., 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11485.
Transcontinental national, 11450, 11528, 11549.

DOCUMENTS.

Améliorations projetées du port de Québec, 9494.
Armstrong, Arthur, 1579.
Augmentation du salaire de M. Sévigny, à Montréal, 2476.
Bohan, John-W., 1579.
———Mary-A., 1579.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Correspondance entre département des postes et Allyn Taschereau, *re* achat de nouveaux cadenas, 7159.
Dow, Newton-S., 1579.
English, Samuel, 1582.
Fleming, John-Y., 1579.
Hemphill, Oliver, 1579.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petawawa, 6943.
Kavanagh, C., 1583.
Lafferty, Edward, 1579.
McDonald, M., 8987.
McGaffigan, Denis, 1579.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Meagher, Matthias, 1579.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont, nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Osage—Maître de poste renvoyé, 11909.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6708.
Caron, J.-B.-T., 11202.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, 11856.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Observations sur un fait personnel, 6248.
Question de règlement, 3161.
Richards, Stephen-C., 11084.
United Shoe Machinery Co., 12006.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles; amendement, 8997; rejeté, 9064.
Encouragement à l'agriculture; amendement à l'art. 3, 8347; rejeté, 8759.

PROJETS DE LOI.

Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Van Buren Bridge Company; dépôt et 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.

QUESTIONS.

Achat de terrains à Fredericton, 633.
Achats du ministère des Postes, 9482.
Asselin, Olivar, 602.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Cadenas breveté, 7245.
———De sacs à dépêches, 7837-8.
———Postaux, 9870.
———Pour sacs à lettres, 6946.
———aux dépêches, 8594-5.
———de dépêches, 9481.
———du courrier, 7426-8.
Capitaine du Port de Montréal, 10122.
Chemin de fer du lac Saint-Jean, 633.
Contrat signé avec *La Patrie* au sujet d'impressions, 8699.
Destruction d'un pilier à Fredericton, 7246.
Entreprise accordée à l'Ontario Equipment Company, 8356.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Laforce, J.-E., 3222.
McAllister, Charles, nomination de, 11908.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Receveur de la poste à Saint-Fabien, comté Rimouski, 4017.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Réparations de cadenas, 9481.
Ressorts métalliques, 8894.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Services des travaux des chemins de fer, 604.
———Du courrier entre Florenceville et Upper-Wicklow, 7843 ; à Bouna, 7844.
Service postal entre Bay-Side et St. Andrews, 7844.
———Florenceville et Upper-Wicklow, 7843.
Sévigny, Eugène, 629.
Southampton.—Cie du chemin de fer de, 10711
Standen, J.-R., 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Transcontinental.—Ateliers, 10233.
Travaux d'impressions de *La Patrie*, de Montréal, 8357.

CASH (Edward-L.) *Mackenzie.*

DOCUMENTS.

Mackenzie, destitutions dans, 687.
Morrison, William, 2327.

PROJETS DE LOI.

Manitoba et Northwestern, chemin de fer—1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.

QUESTIONS.

Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Yorkton.—Inspecteurs de homesteads, 1036.

CHABOT (Jean-Léo) *Ottawa.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Canadian Medical Protective Association, 3509, 3966.

MOTIONS.

Canadian Medical Protective Association.—Amendements, 3994.

PROJETS DE LOI.

Canadian Medical Protective Association.—
———Dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455.

CHARLTON (William-Andrew) *Norfolk.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 10341.
Royal National Sanitarium Association, 982.

DOCUMENTS.

Birks, H., 1583.

INCIDENTS.

Royal National Sanitarium Association, 982.

CHISHOLM (Alexander-W.) *Inverness.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1868.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5561.

CHISHOLM (Alexander-W.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Construction de feux et balises, 11116.
Embranchement Orangedale — Chéticamp, 11231.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Hôpitaux de marine, 11123.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.

DOCUMENTS.

Aucoin, Charles-E., 2473.
Bourinot, John-C., 6465, 8988, 11136.
Cameron, Maggie Mme, 7159.
Chéticamp.—Percepteur des douanes, 8988.
———Station de sauvetage, 9870.
Chisholm, A.-A., 2474.
———John-B., 6465.
Finlay-Point.—Quai, 9870.
Fraser, David, 2473.
Gollis, Allen, 2473.
Grnad-Etang.—Havre, 1032.
Hants, destitutions dans le comté de, 4576.
Inverness—Lignes télégraphiques, 1032.
———Salle d'exercices, 9870.
Lawrence, W.-S., 1033.
Mabou.—Amélioration du havre, 7606.
Macdonald, Angus-B., 2473.
———D.-C., 2473.
———John-R., 1032.
McDonald, A.-G., 1033.
———Donald-D., 1033.
McDonnell, John, 7606.
McEachern, Dan., 2473.
McIsaac, Colin, 2475.
McKay, D.-R., 2473.
McKenzie, J.-A., 1580.
McLaughlam, D., 1033.
McLean, Charles, 2473.
———D.-F., 2475.
McLennan, John-R., 2480.
McLeod, Havelock, 2473.
McPhail, John, 2473.
McQuinn, Alex., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Muce, M., 1033.
Rankin, Mme Sarah-C., 7607.
Service de bateaux à vapeur entre Mulgrave et Chéticamp, N.-E., 7159.
Shaw, David, 2473.
Walsh, J., 1582.

QUESTIONS.

Commission consultatives des pêcheries, 3526.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Port-Hawkesbury, édifice public, 11504.
Port-Hood, dragage, 1779.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8897.

CHISHOLM (William) *Antigonish.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 759.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Election d'Antigonish, 10484.
Forces navales de l'empire, 4271.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9126, 9128, 9142.
Loi des Juges, 12149.
Macdonald, Alexander, 1007.
McNeil, Lauchlin, 852.
Présidence du comité, 6214.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, 3391, 3436.
Rentes viagères de l'Etat, 9886.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8378.
Forces navales de l'empire, 4656, 5059, 9471, 9501.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12245.

Discussion des subsides:

Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418 et suiv.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8980.
Edifices publics d'Ottawa, 12472 et suiv.
Employés de l'accise, 11849.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11803.
Postes.—Service extérieur, 11761, 12448.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Amélioration du port, 11807.

DOCUMENTS.

Armstrong, James, 894.
Boyd, Angus, 893.
Chisholm, A.-G., 893.
———Daniel, 2471.
Courrier entre Antigonish et Livingstone-Cove, 10436.
Crespo, Jeffrey, 893.
Decoste, Patrick, 685.
Destitutions dans le comté d'Annapolis, N.-E., 4573.
Etats de comptes pour enquêtes tenues par Duchemin dans Antigonish, 3559.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Gass, Charles-L., 3558.
Irish, Fred.-R., 8902.
Kinney, Allan, 893.
Landry, William, 894.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Macdonald Colin, 902.
———John-A., 1030.
———John-R., 893.
Magasin de la 18ème batterie d'artillerie à Antigonish, 900.
Mayotte, Hubert, 893.
McAdam, Alex.-A., 2471.
———Hugh-R., 4020.
McDonald Dougald, 893.
McDonald, John-H., 3557.
McDonnell, John, 893.
McInnes, D.-A., 894.
McLean, John-J., 893.
McNeil, Lauchlin, 852.
Melancon, John, 894.
Merrifield, John, 2326.
Municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Guyborough et de St. Mary, 1580.
Pomket-River.—Bureau de poste, 894.
Sears, Thomas-J., 2470.
Stewart, James, 900.
Transport du courrier.—De la gare au bureau de poste de Linwood, 2475.
———Entre Antigonish et Livingstone-Cove, 900.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Transport du courrier entre St. Andrews et Beauly, 900.
Transport du foin sur l'Intercolonial dans Antigonish, 4019, 4573.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11856.
Deldrey, Moses, 11853.
Facteurs ruraux, 11745.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Macdonald, Dougald, 12456.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McMillan et Delaney, 12457.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Rectification au compte rendu, 10715.
Service du courrier entre Beauly et Saint-André, 11763.
Transport de la malle.—Linwood, 11762.
———Livingstone-Cove et Antigonish, 11764.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Intercolonial.—Transport du foin, 2731.

MOTIONS.

Censure contre l'hon. M. Rogers, 10485; rejetée, 10549.

QUESTIONS.

Antigonish, crédits pour le comté, 2437, 2690, 3665.
———Inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———Service du courrier dans le comté, 3280.
Arisaig.—Directeur de la poste, 2437.
Commission biologique, 3668.
Crispo, Jeffrey-M., 3524.
Fraser, Alex., 12448.
Grosvenor.—Courrier, 10708.
Intercolonial.—Destitutions, 9489.
———Embranchement de Country-Harbour, 2481.
———Transport du foin, 1034, 3276.
Irish, Fred.-R., 12448.
Kentville.—Edifice public, 3127.
Landry, Adolphe, 1393.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
Port-Hood, travaux, 974.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10707.
Tracadie.—Homarderie, 980.

CLARK (Hugh) *Bruce-Nord.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10421 et suiv.

MOTIONS.

Dépôt d'un bill modifiant la Loi des élections fédérales.—Adoptée, 8699.

CLARK (Hugh)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Imperial Traction Company; 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Modification de la Loi des élections fédérales; dépôt et 1ère lecture, 8699.

CLARK (Michael) *Red-Deer.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6183 et suiv.
Amélioration des grandes routes, 8425.
———Amendements du Sénat, 12334 et suiv.
Avancement de l'instruction agricole, 8294.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12508 et suiv.
Budget général, 10762 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12339 et suiv.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1555.
Convention commerciale avec les Antilles, 2072.
Création d'un système de crédit agricole, 3258.
Forces navales de l'empire, 1221, 4129.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Immigrantes.—Protection des, 12522.
Loi des Banques, 2547.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8672.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Question de procédure, 6168 et suiv.
Remise de droits sur rails d'acier, 7076.
Rentes viagères de l'Etat.
Taux de transport dans l'Ouest, 9206.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274.

Discussion des articles :

Colis postaux, 12173.
Convention commerciale avec les Antilles. 2154.
Forces navales de l'empire, 4450, 4491, 4621, 4666, 5075, 5089, 5579, 7536, 7562, 9401 9658 et suiv.
Traité anglo-japonais, 7370.

Discussion des subsides :

Postes.—Service extérieur, 11735.

DOCUMENTS.

Bowman, Charles-Arthur, 686.
Wright, C., 1584.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 6468.
Forces navales de l'empire, 5449 et suiv.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6634.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Question de privilège, 10236.
Question de règlement sur le mot "obstruction", 6645.

INTERPELLATIONS.

Shantz, David, 6955.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer central de l'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 2203.

CLARKE (W.-A.) *Wellington-Nord.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.

Discussion des subsides :

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8981.

CLEMENTS (Herbert-Sylvester) *Comox-Atlin.*

DÉBATS.

Remise de droits sur rails d'acier, 7080.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10557 et suiv.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer Pacific Hudson Bay, 1ère lect, 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.

COCHRANE (Hon. Francis) *Nipissing-Ouest.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8416, 12322.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 734, 793, 8367.
Calgary-Fernie, Cie du chemin de fer, 12029.
Déplacement des gares terminus, 7944.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2052.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Intercolonial et Vale-Nord, 955.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1791, 8792, 9113.
Loi des Chemins de fer, 9967 et suiv.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
Northern New-Brunswick and Seaboard Ry. Co., 12008.
Subventions au Canadian Northern, 12033, 12128.
Tarifs des messageries, 3556.
Terrains à Saint-Pierre, N.-E., 990.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Transport des marc. par l'Intercolonial, 956.
Uniformité des tarifs de transport, 11285.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823, 8834.
Canadian-Northern.—Lignes d'embranchement, 3516.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Chemin de fer Central de Nipissing, 8827.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4503, 4525.
Cie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3119.
Cie du chemin de fer Canadian-Western, 4553.
Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 3456.
Pont à Burrard-Inlet, 12030.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219.
Transcontinental National, 3457.

Discussion des subsides:

Block System, 12436.
Canal de la vallée de la Trent, 11584.
Chemin de fer de l'I.-P.-E., 12438 et suiv.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417 et suiv.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Dépenses pour causes devant commission des chemins de fer, 11635.
Embranchement Courtenay-Bay, 12437.
———Orangedale—Chéticamp, 11231.
Embranchements.—Frais d'exploitation, 12447.
Enquête sur le Transcontinental, 7018.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Gare Centrale du G.-T.-P., à Québec, 12413.
Halifax.—Eclairage des wagons, 12436.
Intercolonial, 6442, 6446, 6957, 11642.
———Agrandis. du réseau.—Crédit supplémentaire, 12437.
———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby-Jonction, 11163.
———Freins à air, 11154.
———Gare à Bathurst, 12436.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———Matériel roulant, 11219.
———Tête de ligne à Halifax, 11208.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Moncton.—Elimination des passages à niveau, 12437.
Pont de Québec, 11577.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
Pugwash.—Embranchement, 12437.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Transcontinental.—Exploit. entre Moncton et Edmonton, 12447.
Transcontinental national, 7014, 11416, 11531.
Transcontinental.—Terminus à Québec, 7015.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.

DOCUMENTS.

Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive; dépôt, 8375.
Mémoire *re* mise au service par la commission du Transcontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11187.
Canal Saint-Pierre, 6828, 11622.
Canal Welland, 11621.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11188.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1440.
Port de Souris, 11634.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Taux de transport dans l'Ouest, 9190.
Terminus d'Halifax, 7147.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8599.
———Travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission du Transcontinental, 9365.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7046.
———Transport du foin, 2732.
Manitoba North-Western, 12026.
Nomination de Gutellius, 9365.
Subventions aux chemins de fer, 11791.

MOTIONS.

Amendement de l'article 8 du bill des subventions au Canadian Northern; adopté, 12190.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Comité gén. pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto; adoptée, 11390.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Résolution pour extension du réseau du chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Subventions au Canadian Northern, 3e lect., 12191; adoptée, 12204.

PROJETS DE LOI.

Amélioration des grandes routes:
———Dépôt et, 1ère lect., 967.
———2e lect., 8416.
———Discussion générale, 8416.
———Amendement Laurier, 8422.
———Reprise de la discussion, 8770.
———Motion adoptée et bill lu pour la 2e fois, 8790.
———Discussion reprise, 8823.
———Discussion reprise (art. 6), 8833.
———Amendement Guthrie, 9072; rejeté scrutin: 83 à 43, 9103.
———3e lect., 9072; adoption, 9105; scrutin: 83 à 44, 9106.
Amendement du Sénat au bill des grandes routes; motion de renvoi du 1er, 12322; adoptée, 12374.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 794; 1ère lect., 794; 2e lect. et disc. en comité général, 8367; amendements adoptés, 3e lect. et adoption, 8416; amendement du Sénat, adopté, 10357.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976, 10103; disc. des articles, 10202; 3e lect., 10226; adoption, 10226.
———Amendement du Sénat, motion de renvoi, 12375; adop., 12384.
Chemin de fer Nord-Canadien, comité général, 4500.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3457.
Cie du G.-T.-P., dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 2e lect. et disc., 12204; rapport du bill, 12211.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204
Subventions au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Terminus de Toronto, dépôt et 1ère lect., 11390.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, disc. en comité, 732, 780; 1ère et 2e lect. et adoption, 794.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., dépôt, 8791; disc. reprise, 9112; amend. Cochrane, 9113; retirée et remplacée par une autre, 9127; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 9147.
Loi des chemins de fer, dépôt, 9614; adoption, 9976.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer d'Erié à London et Tillsonburg, 12025.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du pont de Burrard-Inlet, 12030; adop. 12033.
Subventions à la Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, disc. reprise, 12086.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tillsonburg et Embro, 12025; adoptée.
Subventions au chemin de fer Canadian Northern, dépôt, 12033; amendement German, 12103; rejeté, 12116; rapport et 1ère lect., 12131; 2e lect. et adoption, 12140.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, disc., rap., 1ère et 2e lect., et adoption, 12144.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton, adoptée, 12026.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord; adoptée, 12026.
Subventions aux chemins de fer, dépôt, 11647; 11657; 11654; 12007; adoptée, 12008.
Tarifs des messageries, amendement adopté, 3557.

RAPPORTS.

Chemins de fer et Canaux, 1119.
Commission des chemins de fer, 7ème rapport annuel, 1912.
Commission du Transcontinental, 1034.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Statistique des chemins de fer, 1584.
Statistique du service des messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3220.
Statistique relative aux canaux pour saison de 1912, dépôt, 7041.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 2911.

QUESTIONS.

Alexander, Alexander, 1034.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Bac à vapeur pour l'Ile-du-Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile-du-Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer, 2228.
Balkam, M., I.-C., sur le Transcontinental, 8118.
Bateau transbordeur à l'Ile-du-Prince-Edouard, 979.
Blé passant par le Canal du Sault, 641.
Brennan, James-F., 8901.
Buckhorn, pont de, 2001, 3668.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Canadian Northern.—Chemin de fer, 12147.
———Rampes maximum, 11906.
Canal Chambly, 2800; surintendant, 11134.
Canal Rideau, 6452.
Canal Welland.—Surintendant, 952.
Chemin de fer:
———Atlantic, Quebec and Western, 4015.
———Atlantique-Supérieur, 2228.
———Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chisholm, Archibald, 9489.
Commissaires Gutelius et Lynch Stanton, 615.
Commission d'enquête *re* Transcontinental, 635.
Concrete Construction Ltd., 6452.
Construction du Canal Welland, 952.
Construction du Transcontinental, 3276.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2799.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2006.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gatros, N.-B.—Quai, 3279.
Gordon, John-A., 7606.
Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 613.
Gutelius, F.-P., 615, 8363.
Ile-Perrot.—Pont, 10233.
Inspection du chemin de fer Québec Saguenay, 1397.
Intercolonial:
———Achat de linoléum, 3526.
———Allume-feu, 977.
———Classification des employés, 8597.
———Commissaires, 9869.
———Destitution, 9489.
———Dimanches, 8362.
———Embranchements, 3225, 3667.
———Embranchement à Guysborough, 594.
———Embranchement de Country Harbour, 2482.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Employés à Stellarton, 5320.
———Employés d'ateliers, 5321.
———Fonctionnaires, 951.
———Gardien de gare à Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
———Gestion, 642.
———Glace, 1786, 2062.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Installation du gaz aux ateliers, 3225.
———Lavery, P., chef-cantonnier, 11906.
———New-Glasgow, 952.
———Salaire, 6457.
———Service, 8891.
———Station à Saint-Edouard, 952.
———Station à Trenton, 952.
———Suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———Terminus d'Halifax, 613.
———Traverses, 2230.
———Tronçon à Dorchester, N.-B., 2224.
———Voitures à marchandises, 1179.
———Uniformes d'hiver des employés, 2799.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Landry, Adolphe, 1393.
Lynch, Stanton, G., 615.
Michaud, J.-A., 8891.
Morin, Esdras, 973.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ocean Limited, 1398.
Patterson, Charles, 1599.
Pelletier, J.-H., 951.
Pictou.—Marchandises transportées à, 1181.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Retards dans le dépôt des documents, 3286.
Sayabec.—Gare, 2228.
Service des travaux des chemins de fer, 605.
Southampton.—Cie du ch. de fer de 10711.
St. Peters, chenal, 981.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.
Tarif des messageries, 9612.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 635, 4016, 4190.
Transbordement des wagons sur l'Ile-du-Prince-Edouard, 9484.
Transcontinental, 645, 6451, 6452.
———Ateliers, 10233.
———Compte du capital, 9488.
———Division Moncton-Edmonton, 2001.
———Gare à Québec, 6459.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transcontinental.—Lévis à Montréal, 596.
———Terminus à Québec, 595, 8035.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3277.
Tye, W.-F., 615, 1393.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.

COCKSHUTT (William-Foster) *Brantford.*

DÉBATS.

Budget général, 10799 et suiv.
Forces navales de l'empire, 1659.
Loi des Banques, 10430, 10658.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9753.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.

CODERRE (Hon. Louis) *Hochelaga.*

Présentation de l'hon. M. Louis Coderre, 288.

DÉBATS.

Discussion des articles:

Archives publiques, 12288.

Discussion des subsides:

Législation.—Impressions, etc., 6933.

INCIDENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Motion Gauthier *re* l'hon. L. Coderre, scrutin, 6356.

PROJETS DE LOI.

Archives publiques, 2e lect. et discussion, 12288; 3e lect. et adoption, 12290.

RAPPORTS.

Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.

QUESTIONS.

Achat de wagons particuliers, 815.
Amélioration des grandes routes, 816.
Auditeur général, 9483.
Automobiles de l'Etat, 1178-79.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Service du transport des dépêches, 8893.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
Canadian Biscuit Co., 4565.
Canadian Northern.—Statistiques, 11904.
Champagne, A.-G., 10710.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Coast Guard, le journal, 1588.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission du service public, 1788.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.

CODERRE (Hon. Louis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Contrat signé avec *La Patrie*, au sujet d'impressions, 8700.
Conway, M.-V., 7436.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
Dominion Steel Works, 11901.
Dorsett, W.-E., 1183.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Forges Polson, 8886.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraser, famille, 9484.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gunhild, 1785.
Histoire officielle du Canada, 975.
Ile-Verte.—Quai, 1788.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Intercolonial:
———Lignes d'embranchement, 2000.
———Section à l'est de Grand-Narrows, 3524.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Lane, C.-S., 1596.
Lavoie, Louis, 2797.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Lord, Dr, 11905.
Lorne-Valley, I. P.-E.—Service du courrier, 8898.
McGrath, E.-A., 7605.
McLeod, John S.-F., 8898.
Montréal.—Bureau de l'Etat, 2227.
———Ponts, 2436.
Morin, David, 1784.
Parsboro.—Edifice public, 1187.
Port-Hood.—Dragage, 1779.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Québec:
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 1779.
———Central, 1783.
———Railway Light Heat and Power Coy., 1779.
Ressorts métalliques, 8894.
Riverside, Sask.—Pont, 6946.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Sackville, N.-B.—Quai, 3683.
Saint-Pierre.—Canal, 815, 981.
———Port, 1594.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Selkirk.—Election, 1981.
Simard, Arthur, 3223.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Trois-Rivières.—Service de la poste, 8900.

CROCKET (Oswald-Smith) *York, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3707.
Miller, R.-C., 3801.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3959.
Association protectrice des médecins canadiens, 3967.

CROCKET (Oswald-Smith)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Meek, Frank-William, 12080.
Power, Lenore, 12083.
Richard, Ambrose-D.—Brevet de, 3956.

PROJETS DE LOI.

Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.

CROMWELL (Frederick-Robert) *Compton.*

PROJETS DE LOI.

Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson) *Elgin-Ouest.*

DÉBATS.

Devereux, Charlotte, 6913.
Forces navales de l'empire, 3865.
Grève des photograveurs, 7965.
Grève sur le C. P. R, 2013 et suiv.
Immigrants.—Protection des, 12524.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8538.
Primes aux volontaires, 9160.
Réserve indienne de Kitsilano, 8729, 11149.

Discussion des articles:

Cours supérieures de la province d'Ontario, 6840.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11388.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:

Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration.—Frais généraux, 11882.
Immigration chinoise, 11893.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Sauvages.—En général, 11898.
———Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11897.
Travail.—Législation ouvrière, 12485.

INCIDENTS.

Dépôt d'un document, 9364.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explication sur un fait personnel, 3566.
Grève de Porcupine, 2167.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Question personnelle, 5964 et suiv.

INTERPELLATIONS.

Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Demande de rapports, 12150.
Destitution de l'inspecteur Sharp, 8353.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Règlements des ranches, 7046.
United Shoe Machinery Co., 12006.

PROJETS DE LOI.

Allocation à Melle Hutchinson 2e et 3e lect. et adoption, 11985.
Alloc. des terres féd. aux soldats.—Dépôt, 10987.
Primes aux volontaires.—Dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.
Réserves forestières et parcs fédéraux.—Dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e l. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Zone du chemin de fer.—Dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adopt., 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Allocation à Mlle Hutchinson.—Dépôt, 10352; 1ère et 2e lect. et adopt., 10987.
Primes aux volontaires.—Disc. en comité général, 9160; résolution adoptée, 9176.

RAPPORTS.

Commission d'éducation technique, 12269.
Coût de la vie, 6825.
Rapport du vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, 6505.
Travail (dépôt), 209.
Tribunaux de conciliation, 209.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Arpentage d'un township de l'Ouest, 9489.
Bande de sauvages de Côté, Sask., 8887.
Bureaux de conciliation, 712.
Cherté de la vie, 2224.
Cléroux, Amédée, 7606.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Concessions de homesteads, 8512.
Concession Munroe, 9109.
Conditions des classes ouvrières, 1712.
Demande de documents, 7249.
DeVarennes, Dr Jos., 6463.
Différends industriels, 1035.
Douglas, Harvard, 7434.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Emigration du Canada, 4571.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Ferme expérimentale à New-Carlisle, 7605.
Gazette du Travail.—Correspondants de, 822.
Grey, Ambrose, 11906.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Hazell, F., 7435.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
Inspecteurs de homesteads à Medicine-Hat, 9487.
Inspecteurs des agences des sauvages à Vernon, C.-B., 4562.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Loi des différends industriels, 3286.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10124.
Manly, H., 6463.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11581

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Employés du bureau des terres, 11134.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve de Doancaster, 4564.
———de Police-Point, 6454.
———forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Roy, Fred.-A., 11526.
Smith, Jacob-K., 11521.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Ullyott, G.-M., 6464.
Vente de terres dans l'Alberta, 7687.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.

CRUISE (Robert) *Dauphin.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 204, 209.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5045.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455, 26616.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Terres marécageuses du Manitoba 4013.

CURRIE (John-Allister) *Simcoe-Nord.*

DÉBATS.

Budget général, 10863 et suiv.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3492.
Loi des Banques, 1315, 2383.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10019.
Travaux de la Chambre, 2347.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4430.

Discussion des subsides:

Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11482.
Travaux de dragage, 6605.

INCIDENTS.

Question de privilège, 152.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northern Ontario Railway Company, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville, 1ère lect., 2186; 2e lect., 2372.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.

CURRIE (John-Allister)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Modifiant le Code Criminel: dépôt, 85, 1ère lect., 86.
Naturalisation.—Dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Toronto Terminal Railway Company, 1ère lect., 10103; 3e lect., 11062.

DAVIDSON (Avard-L.) *Annapolis.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6870, 6897.
Macdonald, Alexander, 1019.
McDonnell, John, 8392-8396.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4440.

INCIDENTS.

Conduite de M. Duchemin, 11099.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
O'Brien, Michael, 11099.

DELISLE (Michel-Siméon) *Portneuf.*

DOCUMENTS.

Bellemare, Wilfrid, 4755.
Révocations à Portneuf, 965.
Thibaudeau, Ulric, 4575.

QUESTIONS.

Bellemare, P., 4572.
Chateauvert, Georges, 646.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Commission de conservation, 8896.
Filteau, J.-A., 644.
Grondines.—Service téléphonique, 4016, 7844.
Houle, Emile, 2440.
Lord, Dr, 11905.
Mayrand, Eugène, 2440.
Nouvelle.—Service postal, 630.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Perron, Joseph, 645.
Portneuf, destitutions de télégraphistes, 6949.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2239.
Sauvageau, Joseph, 2446.
Sauvageau, Ludger, 645.
Saint-Basile.—Service postal, 629.
Tarif des mandats-poste, 8899.

DEMERS (Marie-Joseph) *Saint-Jean-Iberville.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 476.
Forces navales de l'empire, 3303.
Loi des Banques, 1981.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8015.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4923, 5860.

DOCUMENTS.

Chagnon, François, 2475.
Fonctionnaires de Saint-Jean d'Iberville, destitués, 902.

DEMERS (Marie-Joseph)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lord, Joseph, 2475.
Scott, E., 1583.

INCIDENTS.

Barsalou, Joseph, 11781.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.

QUESTIONS.

Canal Chambly, 2800.
Chagnon, François, 650.
Champagne, A.-G., 10710.
Déland, A.-N., 647.
Fonctionnaires douaniers à Noyan, 632.
Lord, Jos., 650.
McGee, James-A., 2005.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.

DEVLIN (Emmanuel-B.) *Wright.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12360.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Forces navales de l'empire, 2572.
Hôtel de la Monnaie, 8911.
Miller, R.-C., 3839.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7896.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.
Obligations du G.-T.-P., 1619.
Question de procédure, 6165.
Règlement de la Chambre, 6521.

Discussion des articles:

Canal de la baie Georgienne, 2662.
Convention commerciale avec les Antilles, 2102, 2127, 2155.
Forces navales de l'empire, 4792, 5502, 5963 et suiv.

DOCUMENTS.

Commisssions, 898.
Destitutions dans le comté de Wright, 685.
Dragage de la rivière Ottawa, 668.
McDermott, J., 1583.

INCIDENTS.

Advocate, goélette, 1192.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Pas de quorum, 4784.
Usage de la langue française dans la Chambre, 4792.

INTERPELLATIONS.

Chartier, Léon, 8037.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.

MOTIONS.

Résolution relative au canal de la baie Georgienne, 2693; adoptée, 2728.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Compagnie électrique de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc. et rapp., 3122; 3e lect., 3173.

DEVLIN (Emmanuel-B.)—*Suite*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Canal de la baie Georgienne, 2693.

QUESTIONS.

Advocate, goélette, 1601.
Bureaux de poste du comté de Wright, 596.
Cherté de la vie, 2223.
Condition des classes ouvrières, 1782.
Distribution de cadenas dans le comté de Wright, 8117.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Quai de Hull, 596.
Receveur de la poste à Aylmer, Qué., 8359.
Service de courrier entre South-Onslow et Quyon, 6461.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph) *Montréal, Sainte-Anne.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8281.
Landry, André, 6774.
Loi des Juges, 11960, 12148.
Loi des Pénitenciers, 11656.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Miller, R.-C., 3832.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7661.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10070.
Pomminville, Dr J., 963.
Protection des douanes et des pêcheries, 3405.
Révocations à Descouse et à Arichat, 938.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3958.
Association protectrice des médecins canadiens, 4002.
Code criminel, modification du:
——Article 3, (agents de la paix); adopté, 11939.
——Article 4, (armes dangereuses); adopté tel qu'amendé, 11940.
——Article 8, (séduction par un patron), 11941.
——Article 14, (refus de pourvoir), 11942.
——Article 15, (mari et femme; vol quand ils vivent séparément), 11946.
——Article 16, (fausses déclarations par écrit), 11946.
——Article 24, (arrestation, sans mandat, pour procurer des femmes), 11948.
——Article 25, (sommation ou mandat aux témoins), 11948.
——Article 26, (déposition par écrit ou en sténographie), 11948-9.
——Article 27, (avis d'appel), 11949.
——Article 29, (appel dans certains cas), 11957.
——Article 31, (déposition faite à instruction préliminaire lue comme preuve), 11957-9.
——Article 34 et amendement adoptés, 11959.
Cour d'échiquier, 3458.
Cour suprême, 8810.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829; amendement Guthrie à l'article 3, rejeté, 6844.
Loi des Juges, 12275.
Police fédérale, 8806.

Discussion des subsides:
Administration de la Justice.—W.-M. Reade, 6490.
———Traitement du personnel, 11288.
Appel au Cons. Privé *re* mariages, 12398.
Commission anglo-américaine, 11324.
Ministère de la Justice.—Dépenses casuelles, 6482.
Pénitenciers, 6491.
———Colombie-Anglaise, 11317.
———Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11312.
Sous-ministre de la Justice, augment. du traitement du, 12385.

INCIDENTS.

Beauchesne, Arthur, 11288.
Destitutions à Descouse.—Affaire Landry, 4060.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8039.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Uniformité des lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Chasse pélagique du phoque, 11645.
Code criminel, modification du.—Amendement à article 4, 11940.
Loi des Juges, 11527, 11985.
Loi des Pénitenciers, 11268, 11671.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, 6505-6.

PROJETS DE LOI.

Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Code criminel, modification du, 1ère lect., 10367; 2e lect., disc. des articles, 11939; 3e lect. et adopt., 11959.—Amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12493.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2ième délibération; amendements du Sénat adoptés, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lect., 8291; 2e lect. et disc., 8810; disc. des art., 10103; 3e lect. et adoption, 10116.—Amendements du Sénat adoptés, 10988.
Loi des Juges, 1ère et 2e lect., 11985; disc. en comité, 12148; 12275; 3e lect. et adoption, 12276.
Loi des Prisons et maisons de correction; dépôt, 11267; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Loi des Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lect., 11939.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adopt., 8809.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 6505; 1ère lect., 6506; 2e lect. et disc. des art., 6828; 3e lect. et adopt., 6844.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Cour suprême, traitement du registraire, dépôt, 8119; disc., 8281, 1ère et 2e lect. et adoption, 8291.
Loi des Juges, dépôt, 11526; disc. en comité, 11959; résolution adoptée et lue 1ère et 2e fois, 11985; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 12149.
Loi des Pénitenciers, dépôt, 11268; disc. en comité, 11656; 1ère et 2e lecture et adop., 11671.

RAPPORTS.

Justice, 151.

QUESTIONS.

Amendement à la loi des compagnies, 615.
Autorisation des compagnies, 616.
Avocats du ministère de la Justice à Québec, 7684.
Bonaventure, recenseurs du comté de, 2435.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Loi du Mariage, 594.
Maisonneuve, procès relatif à l'élection de, 3132.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3377.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Traitement des juges, 2061.

DONNELLY (James-J.) *Bruce-Sud.*

INCIDENTS.

Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603.

DOUGLAS (James-M.) *Strathcona.*

DÉBATS.

Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11724.
Loi des Banques, 2424, 10584.
Loi des Inspections et de la vente, 9953.

Discussion des subsides:
Allocations pour la milice, 11344.
Immigration chinoise, 11895.
Ouvrages de protection à Prince-Albert, 11832.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise, 11320.

DOCUMENTS.

Révocations à Strathcona, 966.

INCIDENTS.

Travaux de protection à Edmonton, rive sud, 11832.

PROJETS DE LOI.

Foy, Ruby Christina, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

DOUGLAS (James-M.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.

QUESTIONS.

Bow, William, 1399.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Gratification de la campagne des Fenians, 2686.
Levi Lachlan, de Strathcona, Alta, 2686.
Mann, George-S., 652.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11521.
Orange, George, 2439.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.

EDWARDS (John-Wesley) *Frontenac.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8786, 9074.
Baldwin, Eugene-O., 8250.
Budget général, 10742, 10878.
Droit sur les machines à fossoyer, 6860.
Encouragement de l'agriculture, 8328.
Forces navales de l'empire, 1620.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6879.
Landry, André, 6809.
Loi des Banques, 10387.
Pollution des eaux navigables, 8878.
Primes aux volontaires, 9173.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8839.
Association protectrice des médecins canadiens, 3987.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Forces navales de l'empire, 4637, 4651, 9727.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11290.
Commission du Service Civil, 6676.
Fermes expérimentales, 10564.
Pénitenciers.—Saint-Vincent-de-Paul, 11303.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 4198.
McConville, Charles, 11306.
Questions de privilège, 8264.

QUESTIONS.

Eau potable pour le parlement, 2483.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier, 1180, 3277.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert) *Westmoreland.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6279.
Ajournement du comité, 6080, 6094, 6186.
Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12367.
Amendement du Sénat *re* chemins de fer de l'Etat, 12383.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Comité des banques et du commerce, 9108.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Convention commerciale avec les Antilles, 9.3.
Déplacement des gares terminus, 7945.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2042.
Forces navales de l'empire, 4305.
Landry, André, 6806.
Lanigan, Ernest, 957.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9113.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1790.
Loi des Banques, 1298, 1306, 2485.
Loi des Juges, 11980.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8624.
Obligations du G.-T.-P., 1618.
Présidence du comité, 6208.
Règlement de la Chambre, 6358, 6510.
Service des phares et des côtes, 6400
Service de transport sur l'Atlantique, 9353.
Tarifs des messageries, 3532.
Taux de transport dans l'Ouest, 9239.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 991.
Traité anglo-japonais, 7401.
Traitement des juges, 6488.
Travaux de la Chambre, motion d'ordre, 3284.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3960.
Association protectrice des médecins canadiens, 3511, 3966.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4538.
Compagnie de navigation Richelieu Ontario, 3078.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3119.
Compagnie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 3109.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3117.
Convention commerciale avec les Antilles, 2134, 2176, 2186.
Forces navales de l'empire, 4646, 5290, 5511.
Loi des Banques, 10396, 10606, 10977.
Loi des Postes, 12262.
Ordre indépendant des Forestiers, 7393.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12420.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8977.
Haut commissaire à Londres, 6654.
Marine et pêcherie.—Dépenses casuelles, 12399.

DOCUMENTS.

Acquisition des lignes tributaires de l'Intercolonial, 1883.
Annulations de contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial, 3559.
Cochrane, G. H., 724.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Décrets du conseil relatifs à la gestion des chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Fourniture de l'eau à la station de Dorchester, 1883.
Kouchibougouac, N.-B.—Service de poste, 9494.
Lanigan, Ernest, 957.
McLaughlin, Elgin, 1581.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8886.
O'Neil, Ellen Mme, 6618.
Préfet du pénitencier de Dorchester, 1882.
Pipes, A.-B., 1882.
Projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial, 2729.
Quai de Gatros, N.-B., 3670.
Quai de l'Intercolonial, 3275.
Renvois du scervice public ordonnés par l'administration dans le comté de Westmoreland, N.-B., 2729.
Tracy, M.-L., 3274.
Transport des journaux, etc, par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.

INCIDENTS.

Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Droits de circulation sur l'Intercolonial, 158.
Explications sur un fait personnel, 708, 1997.
Funérailles de l'hon. John Haggart, 6078.
Inspection gratuite du foin, 716.
Lanigan, Martin, 7853.
Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Prix du transport du foin, 903.
Rainbow, 10985.
Règlement de la Chambre, reprise de la discussion, 6546.

INTERPELLATIONS.

Commission royale d'enseignement technique, 9334.
Forces navales de l'empire, 4840.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7045, 7083.
Lanigan, Martin, 6940, 12150.
Quai de Sackville, N.-B., 6702.
Travaux de la Chambre; documents, 3226.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement rejeté, 4002.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024; sous-amendement rejeté sur division, 9063.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Résolution concernant les tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.

PROJETS DE LOI.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Deslandes, George-Sentis, 1ère lect., 9364.
Tarifs des messageries, modifié et adopté, 3557.

Tarifs des messageries, 3532.

QUESTIONS.

Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428, 8593.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Carson, A.-B., 3224.
Elevage des animaux à fourrure, 2237.
Embranchements de l'Intercolonial, 3224, 3666.
Garde-pêche à Shédiac, N.-B., 3124.
Gestion de l'Intercolonial, 642.
Gutelius, F.-P., emploi de, 8363.
Installation du gaz aux ateliers de l'Intercolonial, 3225.
Intercolonial.—Achat de linoléum, 3526.
———Administration, 1180.
———Lignes d'embranchement, 2000.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Ocean Limited, 1796.
Percepteurs des billets sur l'Intercolonial, 2225.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Quai de Gatros, N.-B., 3279.
———Richibouctou, 9488.
———Sackville, N.-B., 3662.
Receveur des postes à Ammon, N.-B., 12291.
Transcontinental.—Division Moncton-Edmunston du, 2001.
Tronçon de l'Intercolonial à Dorchester, 2224.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799
Wagons sur l'Intercolonial, 2225.

SCRUTIN.

Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement rejeté, 52 à 90, 9064.

ETHIER (Joseph-Arthur-Calixte) *Deux-Montagnes.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5010, 9748.

DOCUMENTS.

Courriers de malle dans Deux-Montagnes, 1582.
Gardiens de phares dans Deux-Montagnes, 1582.
Lacroix, Edmond, 8365.
Larocque, Rodrigue, 8365.
Maîtres de poste dans Deux-Montagnes, 1582.
Sauriol, M., 1584.

INCIDENTS.

Observation sur un fait personnel, 6246.
Réclamation de Mme Laberge, 813.

QUESTIONS.

Histoire officielle du Canada, 975.
Lacroix, Edmond, 7435.

FORGET (Sir Rodolphe) *Charlevoix et Montmorency.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 486.

Discussion des articles:
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3085.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 2328.

FORGET (Sir Rodolphe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Association des comptables canadiens, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3902; rapport, 3905; discussion reprise, 3958, 4106; 3e lect. et adoption, 6393.

FORTIER (Edmond) *Lotbinière.*

DOCUMENTS.

Abel, Philéas, 11137.
Daigle, Napoléon, 11137.
Employés publics dans Lotbinière, 834.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Bergeron, Charles, 9489.
Bernard, Edmond, 9482.
Construction de quais, 9111.
Daigle, Napoléon, 9111.
Demers, Gédéon, 9111.
Doré, François, 9111.
Gardien de phare à Boulard, 9111.
Graines de semence pour Québec, 8894.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, Omer, 9111.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Emilie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.

FOSTER (Arthur-DeWitt) *Kings, N.-E.*

DÉBATS.

Election d'Antigonish, 10551.
Loi des Inspections et de la vente, 9954.

Discussion des subsides:

Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12397.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11257.

INCIDENTS.

O'Brien, Michael, 11086, 11092.

QUESTIONS.

Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Camp d'Aldershot, 9480.

FOSTER (Hon. George-Eulas) *Toronto-Nord.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 906, 2064.
Forces navales de l'empire, 1401.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2096, 2168, 2193, 2195.

Discussion des subsides:

Commerce.—Elévateurs de têtes de ligne, 12461.

INTERPELLATIONS.

Détournement du trafic du grain, 2572.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Loi des Grains, 2063, 2570.
Taux océaniques, 2571.

FOSTER (Hon. George-Eulas)—*Suite.*

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 2e lect., 2064; adoptée, 2095.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., discussion générale, 2064; discussion en comité général, 2095, 2164, 2167; rapport, 2200.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 809; discussion, 906; rapport, 2e lect. et adoption, 929.

RAPPORTS.

Commerce, n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (Partie III), 1532.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Statistiques, 1532.

QUESTIONS.

Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1038.
Emplacements d'élévateurs de têtes de ligne, 637.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Loi des Céréales, 2485.
Merger de Québec, 1535.
Nombre de cultivateurs canadiens, 637.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

FOWLER (George-William) *King's-Albert.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 745.
Discours sur l'adresse, 338.
Loi des Juges, 11979.

Discussion des subsides:

Edifice public à Ashcroft, C.-A., 11824.

PROJETS DE LOI.

Brevet appartenant à l'hon. Ambroise Richard et autres, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; 2e et 3e lect. et adoption, 3956-8; amendements par le Sénat référés au comité des bills d'intérêt privé, 7981.

QUESTIONS.

Achats de meubles d'occasion, 9483.
Auditeur général, 9483, 10435.
Fraser, famille, nominations de, 9483.

FRIPP (Alfred-Ernest) *Ottawa.*

DÉBATS.

Pollution des eaux navigables, 8874.

Discussion des articles:

Code criminel, modification du, 11943, 11946.
Forces navales de l'empire, 9789.

FRIPP (Alfred-Ernest)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.

INCIDENTS.

Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa renvoyé au comité. Adopté, 11336.
Aqueduc d'Ottawa.—Adoptée, 8790.

PROJETS DE LOI.

Académie royale canadienne des arts, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Ilau tein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8884; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434; renvoyé au comité des bills privés, 11336.
Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.
Compagnie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Compagnie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., 2617.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 1268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12486.
Lacey, Mabel, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Ottawa and Montreal Transmission Co., Ltd, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.
Ottawa Terminals Railway Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

GARLAND (William-F.) *Carleton, Ont.*

Présentation, 4.

QUESTIONS.

Commission des services administratifs, 8034.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
McGrath, E.-A., 7605.

GAUTHIER (Louis-Joseph) *Saint-Hyacinthe.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6354.
Ajournement du comité général, 6107, 6122.
Discours sur l'adresse, 115.
Forces navales de l'empire, 1759.
Madification de règle 17 de la Chambre, 8105.
Question de règlement, 6110.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4781, 4785, 5720, 6122.

DOCUMENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, (dépôt), 6250.

GAUTHIER (Louis-Joseph)—*Suite.*

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808, 6249.
Explication sur un fait personnel, 5808.

INTERPELLATIONS.

Question de privilège, 5319.

MOTIONS.

Enquête *re* l'hon. Louis Coderre, 6263; rejetée, 6356.

QUESTIONS.

Bourassa, Emile, 7431.

GAUTHIER (Louis-Philippe) *Gaspé.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1837.

PROJETS DE LOI.

Quebec Rapid Transit Coy., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.

QUESTIONS.

Gardien du phare de l'Ile-aux-Œufs, 9487.
Pelletier, Tancrède, 9487.

GAUVREAU (Charles-Arthur) *Témiscouata.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3502.
Encouragement de l'agriculture, 8335.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9123.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 1009.

Discussion des articles:
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Colis postaux, 12182.
Forces navales de l'empire, 4912.

Discussion des subsides:
Fraserville.—Améliorations au quai, 11846.
Intercolonial, 7012.
———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
Rivière-du-Loup.—Améliorations au quai, 11826.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.

DOCUMENTS.

Jarvis, W., 1583.
Lapointe, S., 8365.

INCIDENTS.

Caron, J. B.-T., 11184.
Frénette, M., salaire de, 11864.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11863.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Laforce, J.-E., 11844.
Mailloux, Mme, de Fraserville, enquête, 11675.
Réponses longues à des questions, 3138.

GAUVREAU (Charles-Arthur)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Demande de graines de semence, 4415.
Martin, Elie, 11864.
Organisation de la milice canadienne, 5323.

QUESTIONS.

Amqui.—Service du courrier, 3133.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Collin, Joseph, 12146.
Dugal, G.-Alphonse, 4012, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraserville.—Port, 1038.
Giroux, Dr, 12146.
Hamel, Philippe, 1790.
Ile-Verte.—Quai, 1787.
———Service du courrier, 4570.
Intercolonial:
———Dimanches, 8362.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Glace, 1786.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Service, 8890.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Leclerc, J.-G., 1789.
L'Etoile, enquête sur le compte de Joseph, 2222
L'Islet:
———Agents douaniers du comté de, 2230.
———Bureaux de poste du comté de, 1784.
———Quai, 1783.
———Receveurs de la poste destitués, comté de, 1789.
Michaud, J.-A., 8890.
Milice canadienne, 4569.
Morin, David, 1784.
———Esdras, 973.
———Joseph, 2687.
Pelletier, J.-H., 951.
Pineault, Louis, 2693.
Quebec Central, le, 1783.
Saint-Eloi.—Courrier de, 1038.
Saint-Roch-des-Aulnaies:
———Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
———Fonctionnaires de l'accise, 827.
Service postal de Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame du Portage, 3524.
Traitement de la tuberculose, 1594.
Trois-Pistoles.—Brise-lames, 11521.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier, 9486.
Vétérans du comté de Témiscouata, 712.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.

GERMAN (William-Manley) *Welland.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8457.
Amendement Maclean, résolution pour modifier règle 17 de la Chambre, 7917.
Forces navales de l'empire, 1333, 1340, 3616.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8803.
Loi des Banques, 1294, 2541.

GERMAN (William-Manley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Juges, 12148.
Loi uniforme de naturalisation, 2463.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7787.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6729.
Règlement de la Chambre, 6540.
Service des phares et des côtes, 6410.
Subventions au Canadian Northern, 12057, 12098.
Traité anglo-japonais, 7232.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4546.
Code criminel, 11939, 11940, 11954.
Commission du port de New-Westminster, 2614.
Convention commerciale avec les Antilles, 2149.
Forces navales de l'empire, 4424, 4471, 4600, 4657, 4661, 5269, 5791, 9406, 9409, 9545, 9586, 9660, 9681.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11343.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Commission de conservation, 6660.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service civil, 6672.
Dragage.—Ontario et Québec, 11837.
Impression des billets fédéraux, 6690.
Monnaies étrangères, etc., 6697.
Port-Colborne.—Elévateur, 11625.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Transfert de la Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11621, 11623.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11751.
Forces navales de l'empire, 5449.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Grâce de Dullman, détenu à Kingston, 6812.
Humberstone.—Pont, 11632.
Interpellation du règlement de clôture, 9858.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Thorold.—Edifice public, 11815.

INTERPELLATIONS.

Protection des pêcheries, 6711.

MOTIONS.

Canadian Northern, subventions.—Amendements, 12103, 12132, 12190, 12199.
Forces navales de l'empire.—Amendements, 9413, 9845, 9847.

QUESTIONS.

Centenaire de la Paix, 12292.
Construction du Canal Welland, 952.
Directeur de la poste de Picton, Ont., 8118.
Pettit, W.-V., 8118.

GIRARD (Joseph) *Chicoutimi-Saguenay.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8336.

GRAHAM (Hon. George-P.) *Renfrew-Sud.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6108.
Amélioration des grandes routes, 8434, 9080, 9099, 12341.
Amendement de M. Maclean, Hal., 7918.
Budget général, 10952.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733, 788, 8367, 8388.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7562.
Chemins de fer de l'Etat, 12382.
Forces navales de l'empire, 1087, 3874.
Grève sur le C.P.R., 2020.
Intercolonial, lignes tributaires, 1871, 8800, 9121.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Loi des Banques, 10669, 10957.
Loi des Juges, 11972.
Miller, R.-C., 3766.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7916, 8522.
Motion d'ajournement Béland, 8071.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6738.
Obligations du G.-T.-P., 1609.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698.
Rentes viagères de l'Etat, 9880.
Richelieu et Ontario, Cie, 1336, 3495.
Question de règlement, 12141.
Service des phares et des côtes, 6413.
Subventions au Canadian Northern, 12052, 12071, 12086.
Traité anglo-japonais, 7267.
Union, compagnie d'assurance sur la vie, 8607.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 4004.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Canadian Northern, 4500, 4504, 4518, 4530.
——— Lignes d'embranchement, 3514.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3518.
Classement du personnel des Communes.—Incident Colwell, 12303; service du Hansard, 12317.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 3517.
Convention commerciale avec les Antilles, 2156.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6839.
Dominion Trust, 3520.
Forces navales de l'empire, 4619, 5113, 5699, 6019, 6239, 9593, 9622, 10327.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Imperial Underwriters' Association, 4561.
Intercolonial, lignes subsidiaires, etc., 8792.
Loi des Falsifications, 11986.
Loi des Juges, 12275.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Regal Trust Company, 3521.
Richard, A.-D., brevet de, 3957.
Service de télégraphie sans fil et câbles océaniques, 12003.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219, 12225.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11341.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Arts, agriculture et stat., exposition, 10672.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Canal de la vallée de la Trent, 11584, 11617.
Commission de conservation.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service Civil, 6673.
Corps de cadets, 11385-6.
Dépenses pour causes devant Commission des chemins de fer, 11635.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Fermes expérimentales, 10550.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Halifax.—Port, 7012.
Impression des billets fédéraux, 6692.
Intercolonial.—Chemin de fer, 11642.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Lévis, améliorations, 11214.
———Matériel roulant, 11219, 11229.
———Renforcement des ponts, 11156.
———Tête de ligne à Halifax, 11210.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Monnaies étrangères et autres, 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11629.
Québec.—Pont, 11578.
———Port de, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11466.
Rapport Schreiber, 6657.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11468.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Saint-Laurent.—Chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétaire d'Etat.—Traitements, 11878.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12388.
Terminus du ch. de fer de la baie d'Hudson, 11261.
Toronto.—Améliorations du port, 11467.
———Edifice militaire, 11819.
Transcontinental national, 7041, 11416, 11562, 11547.
Travaux publics.—Appointements, 11396.

DOCUMENTS.

Accidents sur le canal Welland durant l'année expirée le 25 nov. 1912, 2471.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Courrier entre Wentworth et Colborne, 9871.
Hughes, B., 1583.
Lisière d'un mille, chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
McLatchie, Thomas, 1581.
Redmond, D.-A., 2480.
Transcontinental.—Instructions aux ingénieurs, 724.
———Rampes, 9494.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

INCIDENTS.

Boîtes de livraison rurale, 7148.
Buckhorn, pont de, 3668.
Canal Welland, 11622.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11199
Chisholm, Donald, 11856.
Démission d'un employé du gouvernement à Renfrew-Sud, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explication sur un fait personnel, 717.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Poirier, Paschal, 8970.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8981.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Sous-ministre au revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598.
Commission du Transcontinental, 9365.
Naufrage de Barry-Bay, 4415.
Nomination de Gutellius, 9365.

MOTIONS.

Amendement à résolution pour subventions au Canadian Northern, 12135.—Motion déclarée irrégulière, 12136.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12187.—Rejetée sur division, 12189.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12197.—Rejetée, 12199.
Déplacement des gares terminus, 1ère lect. du projet de loi.—Motion adoptée, 7946.
Forces navales de l'empire, remise de discussion de l'article 4.—Scrutin, 9641.

PROJETS DE LOI.

Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.

QUESTIONS.

Balkam, M., 8118.
Boyter, D., 8885.
Brennan, James-F., 8901.
Colborne.—Sous-percepteur des douanes, 8364.
Little-Current.—Phare de, 8885.
Mayflower.—Désastre du, 2441.
———— Naufrage du, 7247.
McCraw, Byron, 8901.
Morrow, John, 8364.
Passages à niveau, 634.
Redmond, D.-A., 1400.
Renfrew-Sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Sorel.—Chemin de fer de halage, 592.
Transcontinental, 6451.
———— Commission d'enquête, 635.

GREEN (Robert-Francis) *Kootenay.*

Présentation, 4

DÉBATS.

Loi des Inspections et de la vente, 9955.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.

GREEN (Robert-Francis)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; disc. des art., 3e lect. et adoption, 9226-7.
Compagnie du chemin de fer Caribou-Barkerville-Willow-River ,1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect. et adoption, 3517.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; comité général, 4555-6; disc. des articles, 6394; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat adoptés, 9867.

GUILBAULT (Joseph-Pierre-Octave) *Joliette.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 586.
Forces navales de l'empire, 4021.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 10309.

INCIDENTS.

Question de privilège, 4198.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement, 3364.
Forces navales de l'empire.—Sous-amendement, 4025; rejeté, 4409.

PROJETS DE LOI.

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.

QUESTIONS.

Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.

GUTHRIE (Hugh) *Wellington-Sud.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 664.
Amélioration des grandes routes, 9072.
Forces navales de l'empire, 1436, 1440.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6867.
Grève des photograveurs, 7975.
Loi des Banques, 1306, 2427.
Loi des Juges, 12149.
Miller, R.-C., 3826.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8486.
Règlement de la Chambre, 6524.
Réserve indienne de Kitsilano, 8726.
Tarif douanier, 6649.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver, 7352.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8842.
Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Commission du port de New-Westminster, 2616.

GUTHRIE (Hugh)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Convention commerciale avec les Antilles, 2137.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6830.
Forces navales de l'empire, 4853, 9588, 9794.
Loi des Banques, 10427.
Newman, F. J., brevets de, 4455.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8946, 8971.

DOCUMENTS.

Short, George, 1582.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes.—Amendement, 9072; rejeté, 9103.
Cours supérieures de la province d'Ontario.—Amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.
Forces navales de l'empire.—Amendement, reprise de la discussion, 7437; rejeté, 9845.

PROJETS DE LOI.

Gonier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

HAZEN (Hon. James-Douglas) *Saint-Jean, Ville et Comté.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6108, 6189.
Convention commerciale avec les Antilles, 9005.
Forces navales de l'empire, 1059.
Intercolonial, lignes tributaires de, 1803.
Landry, André, 6764, 6774.
Loi des Juges, 11978.
McNeil, Lauchlin, 874.
Montréal.—Commission du port, 931, 1573.
Pollution des eaux navigables, 8865.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377, 3452.
Québec.—Commissaires du port, 8267.
Radiotélégraphie, 794.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 847, 942.
Service des phares et des côtes, 6400.
Vancouver.—Commissaires du port, 8741.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3973.
Canadian Explosives, Limited, 2966, 2970.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Cour suprême, 8822.
Forces navales de l'empire, 4424, 4458, 4577, 4591, 4593, 4601, 4777, 5333, 9431, 9433, 9578.
Galerie nationale du Canada, 9255.
Loi des Postes, 12265.
Marine marchande du Canada, 932.
New-Westminster.—Commission du port, 2611, 2643.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2653.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9148.
Radiotélégraphie, 8933.
Vancouver.—Commissaires du port, 9154.

HAZEN (Hon. James-Douglas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Antigonish.—Services de goélettes, 12461.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le *Shamrock*, 6421.
Bélanger, J.-B., capit., 6494.
Brise-glace dans la baie du Tonnerre, etc., 11117.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission de conservation, 6664.
Construction de feux et balises, 11115.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Hôpitaux de marine, 11122.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Magasin de sauvetage—6375.
Marine et Pêcheries:
———Administration centrale, 10990.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
———Dépenses casuelles, 12397.
New-Glasgow.—Service de goélette, 12161.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pensions aux pilotes, 11120.
Pictou.—Service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
Pilotage, etc., 11118.
Service de goélette: Pictou, New-Glasgow et Antigonish, 12461.
Service de la marine.—Protection, le *Karluk*, 6437.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service maritime et fluvial.—Commis aux vivres, 6371.
———Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049 et suiv.
Sir Hector, le, 12411.
Subventions aux steamers.—L. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Surveillance des pêcheries, 6422.
Transport du poisson frais, 12411.
Trent.—Canal de la, 12447.

DOCUMENTS.

Bassins de radoub, plans, (dépôt), 1392.
Québec.—Dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec.—Mémoire *re* port de, 9149.

INCIDENTS.

Commission sur le pilotage, 7859.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470.
Demande de documents *re* destitution Wm-A. Duann, 7854.
Duke of Connaught, cale flottante, 718, 720.
Examens des marins, 2167.
Macdonald, John, 11674.
Matériel de rép. etc., des navires, 1439.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6713.
O'Brien, Michael, 11075.
Pilotage sur le Saint-Laurent, 2347.
Question de privilège, 7856.
Rainbow, 10985.
Richards, Stephen C., 11081.
Webster, Dr C.-O., 11110.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur le lac Winnipeg, 11128.
Commission des pêcheries, 11129.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Demande de documents, 5316.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 4841.
Licenciement des marins du *Niobé*, 8461.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Anglaise, 4197.
Protection des pêcheries, 6711.
Saint-Jean, N.-B.—Améliorations du port de, 4416.
Traduction des relevés, 11393.

MOTIONS.

Bill Kyte *re* pollution des eaux navigables, Référé au comité spécial chargé d'examiner le bill Bradbury.—Adoptée, 8884.
Question préalable, 7634.—Reprise de la discussion, 7859, 8044, 8462, 8610.—Scrutin, 108 à 73; adoptée, 8692.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du port de Montréal Dépôt, 707; 1ère lect., 708.—Comité, 931.—3e lect., 3377.
Commissaires du port de Québec: Dépôt, et 1ère lect., 6935.—Discussion du bill, 8805.—3e lect. et adoption, 8806.—Discussion en comité général, 9148.—Rapport, 9154.—3e lect., 9252.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 8746; 1ère lect., 8747.—2e lect. et discussion des articles, 9154.—Rapport, 9160.—3e lect., 9252.
Loi de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; 2e lect., 8806.
Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 967; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise de discussion, 3425; Rapport, 3456; 3e lect. et adoption, 10126.
Radiotélégraphie:—Dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485.—Discussion reprise, 8933.—Amendement de l'article 7, adopté, 8936; rapport du bill modifié, 8937.—3e lect., 8992.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Commissaires du port de Québec:—Dépôt, 7507; discussion générale, 8266; 1ère et 2e lecture et adoption, 8280.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 7507; discussion générale, 8740; 1ère et 2e lect. et adoption, 8746.
Loi de la marine marchande, modification (dépôt), 722.
Loi de navigation, 804; 1ère et 2e lect. et adoption, 808.
Radiotélégraphie, dépôt, 723; comité, 794; 1ère et 2ee lect. et adoption, 804.

RAPPORTS.

Commission royale sur loi du pilotage de Québec, dépôt, 8263.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Indiens, dépôt, 10983.
Marine et pêcheries, dépôt, 10983.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans, 9109.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

RAPPORTS—*Suite.*

Service naval, dépôt, 209.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9112.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de fusils Ross, 6700.
Advocate, la goélette, 1601.
Allen, Islam, 8885.
Audette, L.-A., 11909.
Barrington.—Inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassin de radoub Connaught, 597.
Bawviewe.—Homarderie, 823.
Bonaventure.—Bouée de la rivière, 11526.
———Station des signaux, 10711, 11392.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Boulard.—Gardien de phare, 9111.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7849.
Bourque, Alexis, 7849.
———Marin, 1536.
Boyter, D., 8885.
Brennan, Vincent, 1184.
Brunelle, William, 7159.
Bujold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E.—Hôpital, 4192.
Canada, le, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 639, 10236.
Carleton, Qué.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Chagnon, François, 630.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Chouinard, E., 9487.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Commission du pilotage, 2441.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Cullen, Francis, 11392.
Daigle, Napoléon, 9111.
Davis, John-W., 643.
Dea, Edmund, 7435.
Demande de dossier, 8119.
Demers, Gédéon, 9111.
Deschamps, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Doré, François, 9111.
Duke of Connaught, cale sèche, 597.
Earl Grey, steamer, 3132.
Ehler, W.-E., 8365.
Entreprises de bouées, 7158.
Eureka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gendron, Ernest, 4014.
Godbout, Hubert, 8365.
Goldboro.—Parc à homards, 640.
Grondines.—Station de téléphone maritime, 4016, 7845.
Grosse-Ile.—Quarantaine, 627.
Guay dit Gendron, Joseph, 8900.
Guysborough, N.-E.—Bouées, 4570.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Guysborough, N.-E.—Gardes-pêche, 1534.
———Homarderies, 4570.
———Permis pour pièges à poisson, 638.
Hobson's-Nose.—Phare de, 1187.
Houle, Emile, 2440.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare, 9487.
Ile-Bataille, droits de pêche, 2801, 3133.
Isaac's Harbour.—Bouées, 819.
———Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lanoraie.—Destitutions, 2004.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Lemay, Omer, 9112.
Little Current.—Phare, 8885.
Lord, Jos., 650.
Lyons, capitaine V., 2693.
Mayflower, désastre, 2441.
Mayrand, Eugène, 2440.
McCraw, Byron, 8901.
McGee, James-A., 2005.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLellan, A.-L., 12519.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha.—Quai, 11391.
Montréal.—Capitaine du port, 1535, 10122.
———Commissaires du port, 1532, 10123.
Mowatt, M.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7434.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
O'Leary, Thomas, 8365.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Petrel, le vapeur, 1533.
Phee, James, 3281.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7605.
Pineault, Louis, 2693.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7159.
Port-Bickerton.—Bouées, 5321.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Portneuf.—Destitutions de télégraphistes, 6949.
Prescott.—Achat de propriété, 7685.
Primes de pêche, 8701.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1601.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Avocat de la Commission du port, 628.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2227.
———Commission du port, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
Queensport, N.-E.—Gardien de phare, 8365.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des marins, 10121.
Règlements relatifs aux pêcheries, 8359.
Reid, David, 651.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Rimouski.—Employés de la marine destitués dans, 2239.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Roch.—Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Samson, Edgar, 8901.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Scatarie, gardien du signal de brume de l'île,
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Service du steamer entre Campbellton et Gaspé, 4563.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shédiac.—Garde-pêche, 3124.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sorel.—Usines, 8116.
Soumissions pour un bateau-phare, 4568.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Steamers de l'Etat à Pictou, 8593.
Tanner's-Point.—Phare, 9611.
Tignish-Run, I. P.-E.—Gardien de phare, 3281.
Torbay, N.-E.—Gardien du phare, 8037.
Tracadie.—Homarderie, 981.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.
Vaisseaux naufragés, liste des, 600.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover.—Gardien du quai, 641.

HENDERSON (David) *Halton.*

DÉBATS.

Budget général, 10838.
Encouragement de l'agriculture, 8341.
Rentes viagères de l'Etat, 9885.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8845.
Canadian Medical Protective Association, 3508, 3968.
Loi des Postes, 12266.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8960.

INCIDENTS.

Facteurs ruraux, 11742.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.

HEPBURN (Bernard-Rickard) *Prince-Edward.*

DÉBATS.

Tarif de transport sur l'Atlantique, 9339.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.

HUGHES (James-Joseph) *Kings, I. P.-E.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3748.
Loi des Banques, 2416.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8018.
Monnaie d'Ottawa, 9373.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8849, 9090.
Forces navales de l'empire, 5237, 5749, 9466, 9741.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 11643.
Chemin de fer I.P.-E., bateaux-transbordeurs, etc., 11248.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8941.
Ile du Prince-Edouard.—Ports et rivières en général, 11809.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12402.
Montague.—Quai Stevens, 11809.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Tracadie.—Brise-lames, 11810.

DOCUMENTS.

Embranchement Elmira, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 9491.
Feehan, James, 2470.
Gunn, George, 2470.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Paquet, William-J., 2470.
Réparations au quai de Red-Point, 6464.
———Southport, 6464.
Taxe *per capita*, 10436.

INCIDENTS.

Embranchement d'Elmira, 11240.
Port de Souris, 11634.
Quai de Souris, I.P.-E., 11239.
Rapport demandé, 11655.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11633.

INTERPELLATIONS.

Révocation de W.-J. Paquet et de George Gunn, 5315.

QUESTIONS.

Bac à vapeur pour l'Ile du Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2797.
Brise-glace à Bay-Fortune, 6459.
———à Little-Sands, 6459.
———à Souris, 5321.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
———dans le détroit de Northumberland, 2798.
———dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Earl Grey, steamer, 3132.
Glace artificielle, 2692.
Ingénieurs des travaux publics dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Maître de poste de Kingsboro, 6460.
Port des lettres à Lorne-Valley, 9869.

HUGHES (James-Joseph)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Quai de la baie St. Peters, I.P.-E., 3131.
Service du courrier à Lorne-Valley, I.P.-E., 8898.
Service du transport des dépêches pour I.P.-E., 8117.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4565.
Transbordement des wagons sur l'Ile du Prince-Edouard, 9484.

HUGHES (Hon. Samuel) *Victoria, Ont.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6885, 6885.
McNeil, Lauchlin, 883.
Règlement de la Chambre, 6573.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11326, 11336.
Canal de la Trent, construction, 11621.
Corps de cadets, 11385.
Exercices militaires annuels, 11345.
Milice et Défense:
———Appointements, 6928.
———Dépenses casuelles, 6498.
Uniformes des militaires, 11388.

DOCUMENTS.

Dépôts d'armes, 6499.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, 1438.

INCIDENTS.

Achat d'un wagon privé, 6500.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Ministre de la Milice, rapport du *Citizen*, 9615.

INTERPELLATIONS.

Vétérans de la campagne des Fenians, 6712.

RAPPORTS.

Ministère de la Milice, 1911-1912, dépôt, 1438.

QUESTIONS.

Aldershot, approvisionnement du camp, 8362.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Automobiles du ministère de la Milice, 8364.
Bridgewater.—Salle d'exercices, 1187.
Camp d'Aldershot, 9480.
———Glace, 2802, 6450.
———Renvoi d'office du gardien, 5324.
Carabines Ross, 8358.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Colonels honoraires, 2234.
Défense de l'empire, le ministre de la Milice et la, 601.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Farnham.—Camp militaire, 4014.
Fenians, invasion des, 9870.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications aux volontaires *vs* les Fénians, 818.
Hussards, le 6ième, 9611.
Joliette.—Destitutions à l'arsenal de, 1594.

HUGHES (Hon. Samuel)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Kingston.—Collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay.—Carabiniers de, 1037.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Lévis.—Fournitures du camp de, 6462.
———Propriété militaire de, 12291.
Manufacture de cartouches, 6458.
Métapédia.—Incident de drapeau à, 7600.
Primes aux volontaires de la campagne des Fenians, 8036.
Québec.—Arsenal, 8894.
Rigaud.—Arsenal, 10712.
———Réparations à l'arsenal, 7846.
Rockliffe.—Champ de tir, 604.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623, 2231, 8898.
Vétérans du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-B.—Salles d'exercices, 4194.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Wagons particuliers, le ministre de la Milice et les, 602.

JAMESON (Clarence) *Digby.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9082.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6894.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1812.
Protection des douanes et des pêcheries, 3402, 3432.

QUESTIONS.

Coût des bâtiments civils, 10120.

KAY (William-Frederick) *Missisquoi.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8462.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4760.

Discussion des subsides:

Postes.—Service extérieur, 11766.

DOCUMENTS.

Beeman, J.-C., 892.
Gosselin, A.-J., 892.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.

INCIDENTS.

Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.

MOTIONS.

Modification de règle 17 de la Chambre, ajournement, 8465; retirée, 8591.

PROJETS DE LOI.

Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Camp militaire de Farnham, 4014.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630.
Service du courrier à Saint-Armand, 4015.
Transport du courrier de Brigham-Farnham, 2232.

KNOWLES (William-Erskine) *Moosejaw.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4350.
Grève sur le C. P. R., 2026 et suiv.
Loi des Grains, 9374, 9392.
Loi des Inspections et de la vente, 9941.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8022.
Primes à la fabrication du plomb, 10451.
Question de procédure, 6146.
Remise de droits sur rails d'acier, 7081.
Traité anglo-japonais, 7275, 7289.
Traitement des juges, 6483.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3983.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4501, 4535.
Forces navales de l'empire, 4970, 4984, 5925.

DOCUMENTS.

Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Dépenses des inspecteurs Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, 2469.
Employés au bureau de poste de Moosejaw, 11909.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Inspecteurs Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Inspecteurs Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Pragnall, Robert, 2469.
Spicer, John, 2470.
Terrain ¼ S.-O., 36-16-27-2, 4196.

INCIDENTS.

Documents en retard, 9616.
Immigrants russes, 10830.

INTERPELLATIONS.

Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Loi des grains du Canada, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Règlements des ranches, 7046.

PROJETS DE LOI.

Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451, 3e lect., 7399.
Compagnie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Compagnie Northern Empire Life Assurance Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lect., 2372.

QUESTIONS.

Demande de documents, 7248.
Employés du bureau des terres à Moosejaw, 11133.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Inspections des homesteads, 2796.
Loi des Céréales, 2485, 2349.

KNOWLES (William-Erskine)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.
Pont à Riverside, Sask., 6946.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.

KYTE (George-W.) *Richmond.*

DÉBATS.

Appointements des juges des cours de comtés, 8283.
Budget général, 10956.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 771.
Chemin de fer Intercolonial, 6987.
Demande de documents, 4419.
Devereux, Charlotte, 6901, 6923.
Forces navales de l'empire, 3721.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1839, 8796.
Loi des Banques, 2509, 10636.
McNeil, Lauchlin, 884.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7673, 7688.
Protection des douanes et des pêcheries, 3448.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836, 943.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 990.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4719, 5398, 9546.
Galerie nationale du Canada, 9260.

Discussion des subsides:

Arts, agriculture et statis., exposition, 10686.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10550.
Intercolonial:
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11235.
Marine et Pêcheries.—Adm. centrale, 10990.
Service des phares et des côtes, 11064.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11265.

DOCUMENTS.

Achat de propriétés par le ministère des chemins de fer et canaux, 2058.
Bissett, Dr C.-P., 892.
Boudreau, Barthélémy, 11057.
Boudrot, Bertie, 1031.
———Dominique, 892.
———Elias-M., 1031.
Bourque, Marin, 1032.
Boviard, D., 1583.
Brymner, Thomas, 892.
Burke, Martin, 11057.
Camp d'Aldershot, larcins commis, 8366.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Centreville, N.-E.—Quai public, 6944.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Cumberland, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Davies, bateau de garde-pêche, 7437.
Devereux, Charlotte, 6902, 6911, 8902.
Duann, William-A., 2474, 11057.
Fixott, H.-J., 892.
Fougère, Peter, 1032, 7111.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Fourniture de la glace au camp d'Aldershot, N.-E., 8366.
Johnston, Martin, 891.
Lafford, C.-J., 1028.
Landry, Edouard, 2474.
Leblanc, Abraham, 1031.
Martel, Frédéric-A., 1031.
McAskill, K.-P., 892.
McCaskill, Norman, 1032.
McDonald, Harry, 891.
McKillopp, D.-J., 892.
McLeod, David-A., 891.
McNeil, Ernest, 8902.
———W.-A., 1032.
Morrison, Alexander-E., 6944.
———J.-R., 1029.
———Robert-C., 2471.
Murphy, Michael, 892.
Nelson, J.-Scott, 1031.
O'Brien, Michael, 5325, 11057.
O'Neil, Cyrus, 2326.
Poirier, Frédérick, 891.
———L.-N., 892, 1031.
———Pascal, 1031.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836.
Salmon-River.—Ecole des sauvages, 8902.
Sampson, George-H., 891.
———M.-J., 892.
Vigneau, Alexis, 891.

INCIDENTS.

Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499.
Conduite de M. Duchemin, 11104.
Demande de documents *re* destitution de Wm A. Duann, 7854.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Ecoles indiennes de la Rivière-au-Saumon, 1320.
Explications sur faits personnels, 1191, 11096.
Johnston, Martin, 8962.
Landry, Félix, 8964.
O'Brien, Michael, 11065-75.
Poirier, Pascal, 8964.
Radiation d'un objet de l'ordre du jour, 4196.

INTERPELLATIONS.

Devereux, Charlotte, 6901.
Fougère, Peter, 17111.
Morrison, Robert C., 6618.

MOTIONS.

Landry, André, motion de censure, 6763.

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto-R., brevets de, 2e lect., 11336; 3e lect. et adoption, 11721.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 3276; 2e lect., 8884.

QUESTIONS.

Aldershot.—Approvisionnements du camp, 8362.
———Glace dans le camp, 6456.
Amélioration du canal de Saint-Pierre, 814.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Bourque, Marin, 1536.
Brise-lames de L'Ardoise et de Black-Point, 7601.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Cadenas de sacs à dépêches, 7839.
Camp d'Aldershot.—Renvoi d'office du gardien, 5324.
Canal de Saint-Pierre, 981.
Coast Guard, journal, 1587.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Devereux, Mlle, 623.
Ecole de Salmon-River, 1181.
Ferme expérimentale de Kentville, N.-E., 7155.
Fisher, Ward, 1188.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Prescott.—Achat de propriété à, 7685.
Maskinongé.—Dépense de $150,000 dans, 10434.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Saint-Pierre.—Port, 1594.
Surintendant du canal Chambly, 11134.
———Welland, 951.
Tanners's Point.—Phare de, 9611.
Transcontinental, ateliers du, 10234.

LACHANCE (Arthur) *Québec-Centre.*

DÉBATS.

Commissaires du port de Québec, 8274.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8577.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4894, 5828.

Discussion des subsides:

Voies terminales du Transcontinental à Québec, 12428.

DOCUMENTS.

Bassin de radoub à Québec ou Lévis, 6465.
Destitutions à Québec, 6465.
Fonctionnaires nommés dans cité de Québec depuis 1er octobre 1911, 7849.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
DeVarennes, Dr Jos., 6462.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Manufacture de cartouches, 6458.
Montcalm, directeur de la poste de, 7841.
Québec.—Bassin de radoub, 7600.
———Commission du port, personnel, 8354.
———Gare du Transcontinental, 6450.
Saint-Charles.—Dragage sur la rivière, 6617.
———Ecluse de la rivière, 6458.

LAFORTUNE (David-A.) *Montcalm.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 354, 379.
Forces navales de l'empire, 1150, 1157.
Immigrantes, protection des, 12525.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5062, 5577.
Loi des Postes, 12257.

Discussion des subsides:

Saint-Alexis.—Voie de garage, 11237.
Transcontinental National, 11552.

INCIDENTS.

Saint-Jacques de l'Achigan.—Bureau de poste, 11509.

LAFORTUNE (David-A.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12470.
Poste rurale, 10355.

QUESTIONS.

Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Bégin, Joseph, 8896.
Ontario Equipment Company, 9869.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 11390.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Ferme expérimentale, 8896.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.

LALOR (Francis-Ramsay) *Haldimand.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9078.
Création d'un système de crédit agricole, 3262.
Encouragement de l'agriculture, 8321.
Grève des photograveurs, 7964.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11278.

Discussion des articles:

Commercial Acetylene Company, 11332.

LAMARCHE (Paul-Emile) *Nicolet.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 3312.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2313.

LANCASTER (Edward-A.) *Lincoln-Niagara.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9077.
Budget général, 10887.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 762.
Canal de la baie Georgienne, 3858.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Compagnie Richelieu et Ontario, 1336.
Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11722.
Loi des Banques, 10394.
Macdonald, Alexander, 1022.
Miller, R.-C., 3794.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.
Taux de transport dans l'Ouest, 9218.

Discussion des articles:

Alberta, compagnie d'irrigation et de chemin de fer d', 3111.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8829.
Algoma, chemin de fer de l'est de l', 2201.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Ry. Co., 3698.
Burrard à Westminster et à la frontière, compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8381.
Campbellford, Lake Ontario & Western, chemin de fer, 2202.
Canadian Northern, 4501, 4510.

LANCASTER (Edward-A.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian-Northern—Lignes d'embranchement, 3514.
Canadian Western, compagnie du chemin de fer, 4551.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518.
Canal de la baie Georgienne, 2664, 3174.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie de, 3118.
Forces navales de l'empire, 5157.
Glengarry et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 9225.
———Compagnie des embranchements du, 2201.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Hull.—Compagnie électrique de, 3122.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Imperial Traction Company, 9225.
Imperial Underwriters' ass'n, 4556.
Kootenay-Arrowhead, chemin de fer, 3177.
Loi des inspections et de la vente, 12284.
Manitoba, chemin de fer Radial du, 8829.
Manitoba Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827.
Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nippissing, chemin de fer central de, 8827.
North Empire, compagnie d'assurance contre le feu, 4554.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force de, 3120.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Southampton et Canadien-Pacifique, compagnie du chemin de fer, 9227.
Shuswup-Okanagan, compagnie du chemin de fer, 3517.
VanBuren, compagnie de ponts, 11719.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Renvoi au comité.—Adoptée, 11335.
Canadian Northern Branch Lines Company.—Adoptée, 8830.
Canal de la baie Georgienne, 3858.—Adoptée, 3859.
Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Adoptée, 11725.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Retrait d'un bill concernant la compagnie du chemin de fer Central.—Adoptée, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-du-Nord d'Ontario.—Adoptée, 8698.

PROJETS DE LOI.

Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.

LANCTOT (Roch) *Laprairie-Napierville.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3023.
Loi des Banques, 2421.
———Chemins de fer, 9971.
———Juges, 11981.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5535, 10279.

Discussion des subsides:
Travaux publics.—Appointements, 11403.

DOCUMENTS.

Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Mackay, John, 2326.

INCIDENTS.

Farmers' Bank, 12520.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Département des mines, 2227.
Directeur de la poste à Sayabec, 2230.
Traverses de l'Intercolonial, 2229.

LAPOINTE (Ernest) *Kamouraska.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8784.
Forces navales de l'empire, 4231.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8096.
Question de procédure, 6169.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5468, 5475.

DOCUMENTS.

Bégin, M.-J., 2328.
Belzil, Mme, 2327.
Contrats pour travaux publics dans cité et district de Québec, 4196.
Correspondance entre ministre des Postes et Dr Faucher, de Québec, *re* cadenas brevetés, 7436.
Desjardins, C.-A.-R., 7437.
Kamouraska, révocations à, 965.
Rimouski, employés de l'Intercolonial destitués dans le comté de, 7436.
Roy, F.-X., 2471.
Saint-Anaclet, Rimouski, destitution du maître de poste de, 2328.
Saint-André, accident à, 965.
Saint-Germain de Kamouraska, achat de bois pour quai à, 7436.
Talbot, Evariste, 2328.
Tanguay, Alfred, 2480.
Thibault, Firmin, 2328.

QUESTIONS.

Avocat de la commission du port de Québec, 628.
Bégin, Joseph, 8034.
Colonels honoraires, 2234.
Desjardins, Auguste, 2234.
Gilbert, Arthur, 632.
Grosse-Ile, quarantaine de la, 627.
Hébert, Joseph, 2238.
Incursion des Fenians, indemnité, 7433
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Louis, 2796.

LAPOINTE (Ernest)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lemay, A., 2238.
Ministre de l'Agriculture de la province de Québec, 9611.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———Douanes destitués dans, 2239.
———Intérieur destitués dans, 2339.
———Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———Travaux publics destitués dans, 2238.
———Révocations des receveurs de la poste dans, 2239.
Saint-Germain.—Quai, 2233.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Station agronomique, 8034.
Sayabec.—Station, 2228.

LAPOINTE (Louis-A.) *Montréal, Saint-Jacques.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.

DOCUMENTS.

Saint-Jacques, Montréal, destitutions de fonctionnaires dans, 684.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5159.
Saint-Jacques, Montréal, station postale à, 11515.
Ventilation de la Chambre, 5211.

QUESTIONS.

Montréal, stations postales de, 9868.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid) *Québec-Est et Soulanges.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6295.
Amélioration des grandes routes, 8416; amendements du Sénat, 12323.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493.
Canadian Northern, subventions au, 12037, 12129.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12302.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Commissaires du port de Québec, 8272.
———Vancouver, 8742.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Discours sur l'adresse, 25; amendement, 42; amendement Mondou, 588.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1042, 1058, 3335; amendement Mondou, 3363, 4374.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève des photograveurs, 7971.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Bureau administratif—Point d'ordre, 7085.
Interprétation du règlement de clôture, 9848.
Landry, affaire, destitution à Descouse, 4067.
Loi des Banques, 1313.
Loi des Chemins de fer de l'Etat, motion Cochrane pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Loi des Epizooties, 988.
Loi des Grains, 9383.
Loi des Juges, 11938.
Loi des Subsidees, 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
McNeil, Lauchlin, 874.
Miller, R.-C., 3764, 3779, 3848.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7648.
Motion d'ajournement Kay, 8465.
Monnaie d'Ottawa, 9370.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001.
Motion d'ajournement Béland, 8069.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, 8033.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6731.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Pollution des eaux navigables, 12004.
Règlement de la Chambre, 6360, 6582.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068.
Réserve indienne de Kitsilano, 8720, 11147.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042.
Scott, Robert-F., 3564.
Séances du matin, 8989, 9495.
Service postal transatlantique, 7418.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7172.
Transport des facteurs en tramways, 11794.
Travaux de la Chambre, 2344.
———Motion d'ordre, 3282.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8372.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Code criminel, 11939.
Commissaires du port de Québec, 8805, 9148.
———Vancouver, 9155.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2173.
Cour suprême, 8812.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829.
Forces navales de l'empire, 4421, 4497, 4579, 4616, 4618, 4628, 5326, 7438, 9622, 9806, 10296, 10346.
Grève sur le C.P.R., 2017.
Loi des Banques, 10376, 10577.
Loi des Grains, 8932.
Police fédérale, 8806.
Radiotélégraphie, 8933.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12229.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Chemins de fer et Canaux.—Administration centrale—Traitement d'un estimateur, 12413.
Commission de conservation, 6661.
Commission du Service Civil, 6671.
Douanes.—Appointements, 7090.
———Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Haut commissaire à Londres, 6656.
Intercolonial, chemin de fer, 6959.
Marché Champlain, gare centrale, G.-T.-P., 12314.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Pont de Québec, 11577.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6676.
Transcontinental national, 11421, 11539, 11572.

DOCUMENTS.

Colombie-Anglaise.—Réclamations des Sauvages, 1882.
———Subventions additionnelles, 1882.
Commission d'embellissement d'Ottawa, 3559.
Convention pour l'acquisition du marché Champlain à Québec, 4576.
Destitution de L.-A. Désève et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Droits sur le ciment, 2479.
Election de Macdonald, Man., 33.
Fernie, C. A.—Salle militaire, 6465.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Pacifique-Canadien, Cie du chemin de fer, 2327.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Prince-Rupert.—Dépôt de marine, 1882.
Remise des droits sur le ciment, 1883.
Sauvé, L.-A., 1883.
United Shoe Company, accusations contre la, 2480.

INCIDENTS.

Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Algoma, compagnie des aciéries d', 2240.
Banque Internationale du Canada, 2282.
Brown, James-P., représentant de Châteauguay, décès de, 11791.
Citizen, faux rapport du, 10353.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6940.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Discussion des subsides, 7088.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explications personnelles, 11201.
Gibraltar, l'escadre impériale de, 10353.
Houilleurs sans ressources, 12488.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6828.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Organisation des comités, 159.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2252.
Question de procédure, 8705.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857.
Scott, mort de sir Richard, 8697.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Algoma Steel Co., remise des droits à, 5316.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Expédition polaire de Stefansson, 4302.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Travaux de la Chambre, 11655.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes, amendement, 8422; rejeté, 8790.
Forces navales de l'empire, amendement, 1058; scrutin, rejeté, 122 à 75, 3346.
Forces navales de l'empire, amendement à l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire, amendement, 10296; scrutin, 10346.
Modification de règle 17 de la Chambre, amendement, projet d', 7658.

QUESTIONS.

Audette, L.-A., nomination de, 11909.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Desève, A.-L., 11909.
Destitutions à Dawson, 2237.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1600.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.

LAW (Bowman-Brown) *Yarmouth.*

DÉBATS.

Calgary-Fernie, chemin de fer, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 9014.
Forces navales de l'empire, 3313.
Rentes viagères de l'Etat, 9878.
Service des phares et des côtes, 6416.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5649, 9760.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11344.
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11116.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8944.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Kelly's Cove, 11802.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11019.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pubnico-ouest.—Quai, 11805.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

DOCUMENTS.

Atwood, Samuel, 2476.
Burrill, Henry, 963.
Doane, T., 2476.
Fredericks, John, 2476.
Gaudet, Mme M.-C., 3136.
Hatfield, Charles-W., 963.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.

LAW (Bowman-Brown)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Long-Beach, N.-E.—Achat de la propriété pour propagation du homard, 8597.
Morton, Jesse-L., 3136.
Porter, Stanley, 2475.
Shaver, J., 1582.
Shelburne et Queen, N.-E.—Destitution dans ——J.-V., 1580.
Smith, J.-V., 1580.
——William, 9495.
Smith, William, 9495.
Spinney, Mme, 2476.
Symonds, Thomas, 9495.
Trefry, Norman-L., 964.
Webster, C.-A., Dr, 964.
Wetmere, George, capitaine, 963.
Yarmouth, N.-E.—Bureaux de poste, 9493.

INCIDENTS.

Demande de documents, 7854.
Facteurs ruraux, 11740.
Webster, C.-A., Dr, 11107.

QUESTIONS.

Barringtotn.—Inspections des pêcheries à, 1184.
Bunker's-Island.—Hôpital, 4191.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Cousins, Arthur, 8900.
Du Vernet, Dr, 8700.
Lane, C.-S., 1596.
Long-Beach.—Parc à homards, 6461.
Petrel, vapeur, 1533.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shelburne.—Indiens du comté, 1593.
Transcontinental, ateliers du, 10234.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Yarmouth.—Bureau de poste, 2802, 3130.
——Douanes, 1398.
——Dragage du port, 3130, 4015.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe) *Rouville.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6281.
Agriculture, encouragement de l', 8326.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132.
Classement du personnel des Communes, 12309.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1540.
Convention commerciale avec les Antilles, 913.
Cour suprême, 8287.
Discours sur l'adresse, 490.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Forces navales de l'empire, 3140.
Grenier, Alonzo, inventeur de serrures, 7138.
Grève sur le C. P. R., 2008.
Hôtel de la Monnaie, 8905.
Immigrantes, protection des, 12525.
Intercolonial, lignes subsidiaires de l', 1833, 8796.
Limite d'âge, 12317.
Loi des Banques, 10669.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Marine marchande du Canada, 934.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7870.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Montréal.—Commission du port, 1571.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10042 et suiv.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Obligations du G.-T.-P., 1611.
Pollution des eaux navigables, 8875.
Postes, ministère des, 11681 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3404.
Québec.—Commissaires du port, 8273.
Radiotélégraphie, 2485.
Rentes viagères de l'Etat, 9873 et suiv.
Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, 3498.
Saint-Pierre.—Terrains, 991.
Scott, Robert-F., 3562.
Service des phares et des côtes, 6404 et suiv.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9273, 9280.
Traité anglo-japonais, 7163, 7186, 7265.—Amendement Pugsley, 7413.
Traitement des juges, 6482, 6488.
Transports des facteurs sur chemins de fer électriques, 11793.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8836.
Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 3958, 4108.
Association protectrice des médecins canadiens, 4000.
Canadian Explosives, Limited, 2960.
Colis postaux, 12167, 12184.
Cour d'échiquier, 3459.
Cour suprême, 8814.
Forces navales de l'empire, 4481, 4578, 4637, 5096, 5109, 5802, 5810, 9557, 9581, 9830.
Galerie nationale du Canada, 9264.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4555.
Loi des Banques, 10406 et suiv.
Loi des Juges, 12275.
Loi des Postes, 12253.
New-Westminster.—Commission du port, 2610.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Présidence du comité, 6195 et suiv.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9150.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2778.
Service télégraphique impérial, 11993.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11288.
Affaires extérieures, département des, 3463.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Appointements à l'Agriculture, 6932.
Archives publiques, 11873.
Arts, agric. et stat., exposition, 10673.
Batiscan, rivière.—Jetée, débarcadère, 11825.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission anglo-américaine, 11325.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, 7089.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8938.
Edifices publics fédéraux, 11510.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Exercices militaires annuels, 11352, 11362, 11381.
Fermes expérimentales, 10550 et suiv.
Haut commissaire à Londres 3462, 6354.
Industrie et Commerce, 6931.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Intercolonial, chemin de fer, 7011.
Législation.—Chambre des communes, 6935.
———Impressions, etc., 6933.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11025.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Milice et Défense.—Allocations, 11329.
———Appointeements, 6928.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
———Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Outillages de sauvetage, 11054.
Pensions aux pilotes, 11120.
Postes, ministère des, 11681.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6678.
Saint-Charles.—Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière, 11465.
Sainte-Thérèse.—Bureau de poste, 11519.
Service maritime et fluvial.—Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12394.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11263.
Terminus du Transcontinental à Québec, 7015.
Traitements et dépenses de l'agence de Paris, 11874.
Transcontinental national, 11418, 11563.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.
Travaux de dragage, 6599.

DOCUMENTS.

Achats de Boîtes pour poste rurale, 7437.
———Fusils Ross, 6944.
Avocats *re* question du mariage, 966.
Banque Internationale du Canada, 1584.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Contrat *re* vente automatique de timbres, 10124.
Contrats, transport du courrier, 964.
Corry et Laverdure, 966.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Fermeture du bureau de poste de Moulin Bazinet, Joliette, 6943.
Fonctionnaires destitués dans le comté de Gaspé, 8988.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Grosse-Ile.—Médecin auxiliaire à, 685.
———Nomination d'un médecin de santé additionnel, 2476.
Joubert, Hélène, 2475.
Keewatin.—Régime scolaire, 964.
Lauzon.—Cale sèche, 11392.
Long Sault Development Company, 2479
Meunier, Charles, 964.
———Réclamation, 2475.
Murphy, Jas, 965.
Papineau, surintendant, 952.
Paquin, Ernest, 957.
Perrin, D., 1581.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1584.
———Inspection de chemin de fer, 2479.
Robertson, Robert, 1581.
Saint-Cahrles.—Plans des travaux de la rivière, 9152.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952.
Achat d'un wagon privé, 6500.
Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Archives, successeur de M. Roy aux, 11873.
Article "Junius", 4112.
Banque Internationale du Canada, 2260.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bourke, colonel, 11696.
Caron, J.-B.-T., 11185, 11200.
Cadenas des sacs à dépêches, 7119.
Colis postaux, 11684.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Daoust, Charles-R.—Traducteur des Communes, 12317.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, 11726.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Explications sur un fait personnel, 6358.
Fabre, Hector, Dame Vve, 11874.
Forsyth, M., 8985.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711 et suiv.
James-Carruthers, paquebot, 11128.
Joubert, Hélène, 11694.
Junius, 4112.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Laforce, J.-E., 11843.
Machines à vendre les timbres, 11709.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger, Québec, 1038.
Meunier, Charles, 7090.
Peterborough.—Ecluse d'ascension, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Poste aux colis, 11655.
Québec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1440, 1192, 1398, 2246, 6468.
Question de privilège, 6245.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Saint-Jacques, Montréal.—Station postale, 11513.
Scott, famille du capitaine, 10125.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Service de poste rurale, 11688.
Service de télégraphie sans fil, 11686.
Service postal transatlantique, 10713.
Société Royale du Canada, 11405.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine-Baldwin, 11840.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9199.
Traité avec le Japon, 6620.
Usage illégal de la poste, 379.
Yacoloff, sursis accordé à 1885.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4414.
Boîtes de la poste rurale, 8266.
Chemin de fer Québec-Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Détournement du trafic du grain, 2571.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Mort du capitaine Scott et de ses compagnons, 3562.
Parc Lafontaine, 7417.
Poste aux colis, 7770.
Service des colis postaux, 11527.

MOTIONS.

Association protective des médecins canadiens.—Proposition adoptée, 4011.
Banque Internationale, 11524.
Forces navales de l'empire.—Amendement, 10251; rejeté, 10259.

QUESTIONS.

Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon gallois, 811.
Achat de fusils Ross, 6700.
Achats de pendules, 8702.
Affranchissement des journaux, 611.
Aide à l'agriculture, 7683.
Banque Internationale, 11523.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8035.
Boules, transport du courrier des, 10708.
Bourk, lt-colonel, 1789.
Carabines Ross, 8357.
Carrier, Gervais, 714.
Chantiers de l'Etat, 971.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Cléroux, Amédée, 7605.
Clôture de fil de fer, 595.
Colis postaux, 595, 3669.
Commission des services publics, 813.
Contrecœur.—Destitutions, 4018.
Cornwall et Summerston, courrier entre, 1395.
Défense de l'empire et le ministre de la Milice, 601.
Défense de l'empire et le ministre des Postes, 602.
Démission de M. Monk, 601.
Deschamps, Raoul, 712.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11524, 11902.
Droits sur rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duncaster.—Réserve, 4564.
Dunn, Albert, 7435.
Eboulements.—Service postal, 8117.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.
Favoritisme politique, 2003.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Gendron, Ernest, 4014.
Grande-Rivière.—Quai, 2233.
Hanes, R.-H., 1399.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7687.
Immigration par nationalités, 619.
Intercolonial, commissaires de l', 9869.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Internationale, enquête *re* banque, 11524.
Kennedy, Isaac, 1599.
Lancup, Sylvain, 4019.
Loi des différends industriels, 3286.
Louiseville.—Emplacement à, 11512.
Malbaie.—Courrier, 10712.
———Emplacement d'un bureau de poste, 6462.
Montréal.—Bureaux de l'Etat à, 2227.
———Commissaires du port de, 1582.
———Fonctionnaires dimmigration à, 629.
———Parc Lafontaine, 7245.
———Ponts de, 2436.
———Salle dexercices militaires au parc Lafontaine, 2686.
Ottawa.—District fédéral, 2237.
Panneton, C.-R., 951.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Police Gazette, 8364.
Politique navale du gouvernement, 607.
Pontbriand.—Quai, 594.
Projet d'expédition dans le nord, 3667.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Arsenal, 8893.
———Avocats du ministère de la Justice, 7684.
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 814, 1779.
———Cale de construction, 4571.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2226.
———Merger, 1535.
———Railway Light Heat & Power Coy., 1779.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
———Inspection du chemin de fer de, 1397.
Règlements de l'immigration, 3124.
———relatifs aux pêcheries, 8358.
Richelieu-Ontario.—Subvention postale, 595.
Ross Mills.—Bureau de poste, 1532.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601, 8357.
Saint-Charles, Qué.—Barrage de la rivière, 710, 8702.
———Ecluses de la rivière, 8886.
Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Jean-de-Matha.—Bureau de poste à "Moulin Bazinet", 3225.
Saint-Laurent.—Barrage du, 816, 1597.
Saint-Paul.—Quai de la baie, 11390.
Saint-Simon et Tadousac.—Transport du courrier entre, 10710.
Saint-Urbain et la baie Saint-Paul.—Service postal entre, 6461.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé.—Transport du courrier, 11901.
Sainte-Lucie et Lanthier.—Service de courrier, 4564.
Service de la poste rurale, 8038.
Sheets, M., 1399.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Terminus du Transcontinental à Québec, 595, 8035.
Traitement des juges, 2061.
Transcontinental.—Construction, 3276.
Transport des dépêches entre Saint-Tite des Caps et la baie Saint-Paul, 3527.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Wagon pour le ministère de la Milice, 602, 3276.
Wickham-ouest.—Bureau de poste, 7836.

L'ESPERANCE (David-Ovide) *Montmagny.*

DÉBATS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 1336.

Discussion des articles:

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2771, 3500.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2341.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2e lect., 1336; adoptée, 1338; 3e lect., 3409.
———Dépôt et 1ère lect., 485.

PROJETS DE LOI.

Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, motion Middlebro, 1156; 2e lect., 1338; discussion en comité, 2672, 2771, 3034; amendement Barker, 3088; rapport, 3103; réservé pour 3e lect., 3104; 3e lect., 3409; amendement McLean, 3418; reprise de la discussion, 3469; 3e lect., et adoption, 3508.

LEWIS (Edward-Norman) *Huron-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

Huron-Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Toronto Northwestern, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.

LOGGIE (William-Stewart) *Northumberland.*

DÉBATS.

Budget général, 10951 et suiv.
Convention commerciale avec les Antilles, 915.
Forces navales de l'empire, 4026.
Intercolonial.—Lignes tributaires, 1859.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2148.
Forces navales de l'empire, 5007, 5729.

LOGGIE (William-Stewart)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Etablissements de pisciculture, 11131.
Hôpitaux de marine, 11124.
Intercolonial.—Diversion entre Nelson et Derby-Jonction, 11159.
———Installations à Fredericton, 11170.

DOCUMENTS.

Falconer, James, 6943.
Smith, M.-B.-W., 6943.

INCIDENTS.

Ligne de portage entre Nelson et la Jonction Derby, 7106.

QUESTIONS.

Brennan, Vincent, 1183.

MACDONALD (Edward-Mortimer) *Pictou.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6327.
Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657, 661.
Ajournement du comité général, 6095.
Amélioration des grandes routes, 8442, 9087; amendements du Sénat, 12361.
Baldwin, Eugene-O., 8248.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12514.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 736.
Canadian Northern.—Subventions, 12050, 12103.
Convention commerciale avec les Antilles, 2091.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Falconer, David, 652.
Forces navales de l'empire, 2833.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6868.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3179.
Grève sur le C.P.R., 2027 et suiv.
Intercolonial:
———Lignes tributaires, 1965.
———Tarif de transp. des marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Interprétation du règlement de clôture, 9858.
Landry, André, 6801.
Loi des Juges, 11965.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8649.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Présidence du comité, 6197.
Question de procédure, 6145.
Règlement de la Chambre, 6361, 6517, 6540, 6546.
Révocations à Descouse et à Arichat, 941.
Service postal transatlantique, 7422.
Traité anglo-japonais, 7337.
Traitement des juges, 6488, 8287.

Discussion des articles:

Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8413.
Canadian Explosives, Limited, 2645, 2651, 2967

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian Northern, subventions au, 12191.
Colis postaux, 12179.
Convention commerciale avec les Antilles, 2103, 2112, 2124, 2143, 2194.
Forces navales de l'empire, 4421, 4475, 4490, 4601, 4609, 4632, 4951, 5333, 5407, 5691, 5887, 6095, 7485, 9450, 9464, 9626, 9837.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 9123.
New-Westminster.—Commission du port, 2611.
Témiscamingue et Nord d'Ontario.—Subvention, 12219.
Discussion des subsides:
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Arts, agriculture et statistique.—Exposition, 10677.
Chemin de fer I. P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11241.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417.
Commission pour paiement de l'intérêt sur la dette publique, 6694.
Hansport et Walton.—Quais, 11800.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Intercolonial, 6973.
Inverness.—Réparations au port, 11802.
Lesmore.—Abri des bateaux, 11799.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
Moncton-Edmonton—Réseau, 7026.
Postes.—Service extérieur, 11758.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
Transcontinental:
———Coût de la construction, 7042.
———Enquête, 7018.

DOCUMENTS.

Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657.
Arbuckle, James, 2477.
Bateau transbordeur de l'Ile du Prince-Edouard, 1029.
Brûlé—Quai de, 682.
Colchester, N.-E.—Destitutions, 4573.
Collision entre le *City of Sydney* et le *Douglas H.-Thomas*, 2327.
Contrat pour transport des malles entre Backshore et Pictou, 2474.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Crowe, colonel, 11136.
Earl Grey.—Echouement du steamer, 1884.
———Grève sur le steamer, 1884.
Falconer, David, 652.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénienne, 2730.
Hoare, Thomas, dommages réclamés pour mort du fils de, 6944.
Humphreys, Ed.-C., 2470.
Iceton, William, 1580.
Ile-Caribou, 682.
Intercolonial:
———Percepteurs de billets, 2058.
———Tarif du transport de marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Jenkins, lieut.-col., 2471.
Kentville, N.-E.—Salle d'armes, 3135.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lyons, capitaine, 2728.
Macdonald, John, 4754.
McKenzie, général, 11136.
Moore, F., lieut.-col., 2059.
Morrison, John-C., 2476.
Northumberland.—Dragues, 8703.
Pictou.—Employés de la marine destitués, 1884.
———Lignes postales rurales dans le comté, 725.
Ross, Neil, 893.
Service postal rural entre Marigonish et Arisaig, N.-E., 2477.
———Saltspring et West River Station, N.-E., en 1912, 2477.
Skinner's Cove, 682.
Smith, Angus, 653.
Soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, 4754.
Stellarton, N.-E.—Terrain acquis pour édifice public, 2327.
Transfert de l'hôpital de marine à la ville de Pictou, 2471.
Transport de la malle entre Noël et Walton, N.-E., 7159.
Transport des dépêches entre Tatamagouche et Brûlé-Shore, 6945.
Transport des malles entre Scotsburn Station et West-Branch, 2477, 7159.
Warburton, lieut.-col., 2471.
Westville, N.-E.—Poursuites pour infraction à la loi des pêcheries, 2477.

INCIDENTS.

Adoption des crédits, 6095.
Caron, J.-B.-T., 11191.
Conférence Impériale pour la défense navale, 9716.
Forces navales de l'empire, 4930.
Macdonald, John, 11672.
MacKenzie.—Retraite du général, 10714.
Naturalisation britannique, 9616.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.
Représentation parlementaire, 7149.
Smith, Angus, 653.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Commission des eaux internationales, 4500.
Niobé.—Licenciement des marins, 8461.
Nomination d'un solliciteur général, 2731.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Tarif douanier, 6636.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Uniformité de lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Canadian Northern, projet de loi pour subventions.—Amendements, 12189, 12194-6-7.
Canadian Northern, projet de résolution pour subveentions.—Amendement, 12137-8.
Falconer, David, 652.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Réclamations contre chemins de fer de l'Etat.—Dépôt de projet de loi, 2164-66.
Smith, Angus, 653.

PROJETS DE LOI.

Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.—Dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 3e lect., et adoption, 12253.

QUESTIONS.

Achats du ministère des Postes, 9482.
Baillie, John-M., 614.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bayview.—Homarderie, 823.
Cadenas de sacs du courrier, 7427, 7838, 8356, 8593.
Camp d'Aldershot.—Glace, 2801.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Courrier entre Millsville et Dalhousie-Mountain, 7839.
Courrier entre Pictou et West-River, 7839, 8885.
Crowe, résignation du colonel, 11135.
Différends industriels, 1035.
Enseignement professionnel, 979.
Gazette du Travail.—Correspondants, 822.
Gordon, John-A., 7606.
Halifax.—Arsenal, 1593.
Humphreys, E.-C., 1536.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2137.
Intercolonial:
———Classification des employés, 8596.
———Employés dateliers, 5321.
———New-Glasgow, 952.
———Stellarton, 5320.
———Trenton, 952.
Kingston.—Destitutions au collège royal militaire, 644.
Macdonald, John, 2688.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, DeWolfe, 1187.
McLeod, Malcolm-G., 613.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ontario Equipment Company, 9479.
Patterson, Charles, 1599.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7604.
———Marchandises transportées à, 1181.
———Service de la poste, 4192.
———Steamers de l'Etat, 8592.
———Transport des dépêches, 8592.
———Travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Population du Canada, 978.
Poste de solliciteur général, 629.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Service postal entre Backshore et Pictou, 611.
———Meadowville et Murrayfield, 4302.
———Pictou et Seafoam, 4192.
———Scotsburn et River-John, 4192.
———Tatamagouche et Brûlé-Shoree, 6460.
Soumissions pour Bateau-phare, 4568.
———Chalands à trémie, 4568, 5320.
Stellarton.—Edifice public, 979, 1186.
Tarif douanier, 2062.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.

MACDONELL (Angus-Claude) *Toronto-Sud.*

DÉBATS.

Gold Medal Furniture Mfg Co., 3179.
Grève des photograveurs, 7964.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1339.

MACDONELL (Angus-Claude)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Alberta.—Cie d'irrigation et de chemin de fer d', 3113.
Bishopric, George-F., brevet, 2769.
Ebro.—Cie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Meek, Frank-William, 11900.
New Orleans and Grand Isle Co., 3119.
Ordre indépendant des Forestiers, 7555.

Discussion des subsides:
Toronto.—Edifice militaire, 11820.

DOCUMENTS.

Rainy River Nav. Co., 10712.
Réserve de la Glissoire, 3557.

MOTIONS.

Newman, Frederic-Jacob, et autres.—Brevets—Adoptée, 8832.

PROJETS DE LOI.

Bishopric, George-Frederick.—Brevet, 1ère lect., 288; disc., 2644; 3e lect. et adoption, 2769.
Brazilian Traction, Light & Power Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc., 3107; 3e lect., 3173.
Empire Life Insurance Company of Canada, 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Gold Medal Furniture Mfg Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 3177, 3e lect. et adoption, 3183.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Newman, F.-J., et al.—Brevet, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amend. par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect. 950; disc., 3119; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
Ordre indépendant des Forestiers, 1ère lect., 957; réservé, 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 7560.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Toronto Terminals, 2e lect., 10407.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.

MACLEAN (Alexander-K.) *Halifax.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11911.
Budget général, 9936, 10715, 10886.
Convention commerciale avec les Antilles, 909, 2065, 8999, 9003.
Encouragement de l'Agriculture, 8333.
Forces navales de l'empire, 3883, 3906.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6887.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 1299, 1907.
Miller, R.-C., 3765, 3801.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7903.
Obligations du G.-T.-P., 1612 et suiv.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823.
Canadian Explosives, Limited, 2969.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Convention commerciale avec les Antilles, 2100, 2128.
Cour suprême, 8815.
Forces navales de l'empire, 4473, 4617, 4985, 5953, 6026.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4558.
Loi des Banques, 10384.
Poinçonnage des objets en or et en argent. 8921.

Discussion des subsides:

Amherst.—Bureau de poste, 11501.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Coal-Harbour. Quai, 11797.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8943.
Feltzen-sud.—Brise-lames à l'Anse Spindler, 11799.
Fermes expérimentales, 10554 et suiv.
Halifax.—Stations de quarantaine à, 11503.
Intercolonial, 7001.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480 et suiv.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.

DOCUMENTS.

Amereault, James, 1580, 4577.
Appels des décisions de la commission des Chemins de fer, 901.
Arrangements tarifaires entre le Canada et l'Australie, 898.
Banque Internationale, 901.
Bent, Lemuel, 997.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boutilier, Mathew, 899.
Carignan, L.-P., 900.
Changements au tarif douanier du Canada, 899.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 898.
Contrats pour le transport du courrier, 898.
Digby.—Achat de terrain pour quai public, 6943.
Droits de douane sur le bois de sciage, 835.
Droits de douane sur le ciment, 834.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucet, Edward, 4577.
Effectif des principales marines, 3023.
Exportation du saumon *sock-eyed*, 900.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gorman, Jeffrey, 899.
Hall, Thomas-H., 2476.
Hazelton, C.-A.—Emplacement de la gare du G.-T.-P., 899.
Importations de mélasses, etc., des Antilles, 899.
Intercolonial.—Grève d'employés, 900.
———Pièces de fonte, etc., 899.
Johnson, S.-A., 899.
Kanock, B.-C., 8037.
Krant Point.—Quai, 966.
LeBlanc, M., 4577.
Miller, C.-E., 1031.
Mexico.—Bureau du commissaire, 898.
Mundle, J.-A., 1581.
Niobé.—Réparations, 6943.
Petite-Rivière, N.-E.—Brise-lames, 1030, 8902.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Réduction du chien de mer, 10436.
Rivière-aux-Ours.—Travaux.
Service de steamer entre le Canada et les Antilles, 3558.
Service du transport de la malle entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's Cove, N.-E., 8904.
South-West Cove, N.-E.—Obstacles à la navigation à, 899.
Spry-Bay.—Homarderie, 900.
Stralton, A.-H., 899.
Subventionnement de steamers à Saint-Jean, N.-B., 898.
———entre le Canada et les Antilles, 899.
Suspension de l'application des articles dits *Dumping Clauses*, 6943.
Tableaux des forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, 3014-3022.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Ware, John, 901.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6706.
Contrats résiliés, 11768.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6862.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602.
Question de privilège, 7855.
Question d'ordre, 4983.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047.
Terminus d'Halifax, 7147.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303.

INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 11128.
Crédits supplémentaires, 8991.
Farmers' Bank, rapport de l'enquête sur la, 6938.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.

MOTIONS.

Question préalable.—Amendement, 7917.

QUESTIONS.

Amélioration des grandes routes, 815.
Amherst.—Inspecteur de pavage, 1587.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Approvisionnements de la force permanente, 2800.
Bedford.—Service postal, 2229.
Bridgewater.—Salle d'exercices de, 1187.
Canadien du Nord d'Ontario, compagnie du chemin de fer, 7159.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Fort St-Lawrence.—Inspecteeur du dragage, 1587.
Gratifications aux volontaires *re* les Fenians, 818
Halifax.—Directeur vétérinaire général, 9110.
Hobson's Nose.—Phare, 1187.
Importation de ciment, 610.
Intercolonial.—Terminus d'Halifax, 613.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat. 610.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lyons, capitaine V., 2693.
Mack, S.-E., 819.
McLeod, John-S.P., 8398.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
Parrsboro.—Edifice public, 1187.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Recrutement des marins, 10121.
Service du courrier à Salmon-River, N.-E., 4194.
———entre Halifax et Prospect, 2687.
———entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal de Milford-sud et de Lake Munroe, 2229.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.
Transcontinental.—Compte du capital, 9488.
———Construction du, 10232.
Transport des dépêches entre Middleton et Port-George, N.-E., 6949.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier de, 4194.

MACLEAN (William-Findlay) *York-Sud.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11930.
Commercial Acetylene Co., 10341.
Discours sur l'adresse, 430.
Forces navales de l'empire, 2588.
Gogarty, Fanny-Maria, 6940.
Hôtel de la Monnaie, 8908.
Loi des Banques, 1920, 1922.
Loi des Chemins de fer, 9968.
Loi des Epizooties, 9888.
Obligations du G.-T.-P., 1610.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9272, 9283.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9337.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12174.
Commercial Acetylene Company, 11331.
Forces navales de l'empire, 5818.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12206.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3034, 3073, 3096, 3409, 3415.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12241.

INCIDENTS.

Colis postaux, 11697.

INTERPELLATIONS.

Taux océaniques, 2571.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation.—Amendement, 3418; rejeté, 3507.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274, 11286.

PROJETS DE LOI.

Commercial Acetylene Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.

MACLEAN (William-Findlay)—*Suite.*

QUESTIONS.

Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 612.
Pacifique-Canadien.—Emission d'actions communes, 616.

SCRUTIN.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, amendement, 3507; rejeté, 74 à 36.

MacNUTT (Thomas) *Saltcoats.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 165.
Loi des Epizooties, 9894.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7940.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4795,5460.

DOCUMENTS.

Bow, William, 2730.
Lane, J., 1581.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Saltcoats.—Révocations, 964.
Sullivan, J.-J.—Election Macdonald, Man., affidavit, 173.

INCIDENTS.

Election Macdonald, question de privilège, 2062.
Explications concernant un fait personnel, 2035.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7153.

PROJETS DE LOI.

Creighton, Edward Mackay, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

MARCIL (Hon. Charles) *Bonaventure.*

DÉBATS.

Budget général, 10871.
Forces navales de l'empire, 2783, 2803.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 1133.
———Lignes tributaires, 1821.
Loi des Banques, 10669.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7981.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5040, 5546, 5991.

Discussion des subsides:

Anse-aux-Gascons, Qué.—Brise-lames, 11811.
Allocations pour la milice, 11329, 11341.
Arts, agriculture et statistiques.—Exposition, 10681.
Intercolonial.—Matériel roulant, 11223.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11032.
Postes.—Traitements, etc., 11589.
Service postal d'hiver, 11050 et suiv.
Travaux publics.—Appointements, 11399,

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Administration des chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 8902.
Amyot, P.-E., 683.
Baie des Chaleurs.—Subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bonaventure.—Annulation de contrats de la malle, 684.
———Bureaux de poste, 2327, 7607.
———Changements dans les emplois de maîtres de poste, 5325.
———Commissaires-enquêteurs, 7607.
———Contremaître général et autres employés, 682.
———Destitutions d'employés de la Marine et des Pêcheries, 7850, 11136.
———Destitutions de maîtres de poste, 11136.
———Dragage à la rivière, 4575.
———Dragage à Sainte-Anne de Restigouche et Cross Point, 4575.
———Enumérateurs du rencensement, 684.
———Fonctionnaires du ministère de la Marine, 683.
———Maîtres de poste révoqués, 684.
———Nouveaux bureaux de poste dans comté, depuis octobre 1911, 682.
———Personnel de Marine et Pêcheries, 2327.
———Transport du courrier, 683.
———Travaux publics depuis octobre 1911, 682.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourque, Alexis, 8365.
Bugeaud, Fabien, 683.
Bujold, Louis, 8365.
Caisley, John, 8366.
Caldwell, A.-B., 683.
Canada, steamer, 683.
Caplan à Paspébiac, chemin de fer Atlantique de, 2327.
Dea, Edmond, 684.
Fallu, Lazare, 8366.
Intercolonial et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
Labillois, Alexis, 8366.
Landry, Jos.-Ed., 8597.
LeBlanc, Napoléon, 7850.
Marcotte, Mme Z., 8366.
Matapédia.—Incident du drapeau, 8597.
Micmacs.—Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des, 4019.
Mowat, M.-M., 7607.
New-Carlisle.—Station agronomique, 8902.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pont sur la rivière Restigouche, 8902.
Quebec & Oriental Railway, etc., 682, 684, 7607.
Scoles, C.-R., réclamation de, 684.
Taché, C.-E., 683.
Tarifs de fret de certains chemins de fer, 684.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Facteurs ruraux, 11738.
LeGallais, J.-A., 11607.
Marcotte, Mme, 11747.
New-Carlisle.—Edifice public, 11508.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Traduction des relevés, 11393.

QUESTIONS.

Achats d'horloges, 9483.
Alain, Jean, 11907.
Alain.—Transport du courrier, 11901.
Avignon.—Bureau de poste, 5322, 7843.
———Receveur de la poste, 6948.
Baie des Chaleurs.—Chemins de fer, 2228.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Bouées dans la rivière, 11525.
———Chèques à recenseurs, 2481.
———Distribution des faveurs ministérielles, 3525.
———Nominations d'inspecteurs des poids et mesures, 6948.
———Recenseurs, 2435.
———Service du transport des dépêches, 8893.
———Station des signaux, 10711.
———Surveillant des travaux, 7843.
Bourdages, P.-B., 7848.
Bourque, Alexis, 7849.
Bujold, Louis, 7848.
Caldwell, Arthur-B., 8360.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3527, 4563, 7426.
Cap-Noir-Est.—Bureau de poste, 4567.
Carleton.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
———Mur de soutènement, 11391.
———Service du courrier, 7846, 8361.
Chapados, Simon, 10830.
Chemin de fer Atlantic, Quebec and Western, 4015.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Cullen, Francis, 11392.
Dea, Edmond, 7435.
Escuminac.—Bureau de poste, 4566.
Inspection des poids et mesures dans le district de Québec, 8360.
Labillois, Alexandre, 7848.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Leblanc, Maurice, 7843.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Métapédia.—Incident du drapeau, 7600.
Miguasha.—Service de distribution de la malle, 7840.
Mowatt, M., 7433.
New-Carlisle.—Edifice public, 7841.
———Ferme expérimentale, 7605.
———Station d'expérience, 2231.
Pabos.—Brise-lames, 981, 1181.
Paspébiac.—Quai, 10830.
Port-Daniel-Centre.—Bureau de poste, 4567.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Restigouche Boom Company, 7846.
Rivière Nouvelle, 10830.
Robitaille.—Bureau de poste, 5322.
———Revenu de la poste, 9486.
Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Service de vapeurs sur Dalhousie, 7841.
Thibodeau, Louis, 11908.

MARCILE (Joseph-Edmond) *Bagot.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3289.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4679, 9672.

DOCUMENTS.

Faneuf, J.-E., 964.
Morin, D., 964.
Nadeau, L., 964.

QUESTIONS.

Acton-Vale.—Edifice public, 911.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Saint-Edouard.—Station de l'Intercolonial, 952.
Scibouet.—Travaux publics, 1175.
Transport du courrier entre Acton-Vale et Saint-Théodore, 822.
———entre Danby et Sainte-Christine, 820.

MARSHALL (David) *Elgin-Est.*

PROJETS DE LOI.

Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

MARTIN (Médéric) *Montréal, Sainte-Marie.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5558.

INCIDENTS.

Budget en français, 6362, 6609, 6653.
Cadenas de sacs à dépêches, 7427, 7837, 8116.
Salle d'exercices de Victoria, C.-A., 4193.

MARTIN (William-Melville) *Regina.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6232.
Budget général, 10907.
Colis postaux, établissement d'un service de, 1553.
Donaldson, affaire, 8174.
Forces navales de l'empire, 2913.
Loi des Banques, 2374.
Loi des Grains, 9377, 9386.
Primes aux volontaires, 9172.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5437, 5882.
Discussion des subsides:
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6688.

DOCUMENTS.

Baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière Winnipeg, 8366.

MARTIN (William-Melville)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Demie Est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest, 3e méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Loi pour empêcher l'emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
Révocations à Regina, 965.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Terres de la Saskatchewan et de l'Alberta offertes pour préemption, 3559.
Travaux exécutés dans l'agence des terres de Regina, 2480.
Ventes des terres des écoles de la Saskatchewan, 3275.

INCIDENTS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8599.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6632.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9228.
Traitement des juges, 6484.

INTERPELLATIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8462.

MOTIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, motion rejetée, 8609.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Facteurs de la poste, 2484.
Jones, J.-P., 9868.
Inspecteurs de homesteads, 626.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Service des dépêches à Regina par le G.-T.-P., 2004.
Sipes, A.-C., 2005.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4190.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales à Prince-Albert, 2797.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.

McCOIG, (Archibald-Blake) *Kent-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6845.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4888.

DOCUMENTS.

McInnis, J., 1581.

INCIDENTS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6844.

QUESTIONS.

Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801, 3133.

McCRANEY (Geo.-E.) *Saskatoon.*

DÉBATS.

Donaldson, affaire, 8237.
Loi des Grains, 8433.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8044.
Primes aux volontaires, 9169.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8833.
Canadian Northern, 4517.
Forces navales de l'empire, 4728, 5418, 9667.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Loi des Grains, 8926, 9383, 9390.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8828.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.

DOCUMENTS.

Manley, H.-B., 2471.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Ullyot, G.-M., 2471.
Ventes de terres des écoles dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3136.

INCIDENTS.

Ullyot, G.-M., 6950.

PROJETS DE LOI.

Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 8116.
Hazell, F., 7434.
Manley, H., 6463.
Prince-Albert.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Saskatoon.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Ullyott, G.-M., 6464.

McCREA (Francis-N.) *Sherbrooke.*

DÉBATS.

McLeod, Duncan, 7110.
Uniformité des tarifs de transport, 11279.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4774.

DOCUMENTS.

McLeod, Duncan, 2471.

INCIDENTS.

McLeod, Duncas, 7105.

QUESTIONS.

McLeod, Duncan, 651.
Vols de dépêches, 7835.

McCURDY (Fleming-Blanchard) *Shelburne Queens.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11921, 11927.
Canadian Northern, subventions au, 12064.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1850.
Loi des Banques, 10615 et suiv., 10957 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.

McKAY (James) *Prince-Albert.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 291.
Donaldson, affaire, 8216.

McKAY (James)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Banques, 10382.
Loi des Grains, 9379.
Taux de transport de l'Ouest, 9250.

Discussion des articles:

North West Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.

INTERPELLATIONS.

Manitoba North Western, 12026.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.

McKENZIE, (Daniel-D.) *Cap-Breton-Nord.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6346 et suiv.
Amendements à la loi de navigation, 807.
Antigonish, élection d', 10520.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 735.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8231.
Discours sur l'adresse, 184.
Forces navales de l'empire, 2885, 10289.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6882.
Grève des photograveurs, 7977.
Intercolonial.—Extension du réseau, 2038.
———Lignes d'embranchement, 9129.
———Lignes tributaires, 1843.
Landry, André, 6813.
Loi des Juges, 11967.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Macdonald, Alexander, 1017.
Marine marchande du Canada, 934.
McNeil, Lauchlin, 870.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7771.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10027 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3378, 3443.
Règlement de la Chambre, 6538.
Rentes viagères de l'5tat, 9884.
Service des phares et des côtes, 6417.
Traité anglo-japonais, 7242, 7382.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Avancement de l'instruction agricole, 8756.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8380, 8394.
Code criminel, modification du, 11942.
Convention commerciale avec les Antilles, 2189.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6836.
Forces navales de l'empire, 4652, 4660, 5528, 5977.
Loi des Grains, 8932.
Loi des Postes, 12265.
New-Westminster.—Commissaires du port, 3104.
Radiotélégraphie, 8936.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2775.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12248.
Vancouver.—Commissaires du port, 9155.

Discussion des subsides:
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Appointements à l'agriculture, 6931.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Boisdale.—Quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Etudes et inspections des chemins de fer, 11642.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11886.
Intercolonial, chemin de fer, 6982.
———Déviation aux mines de Sydney, 11232.
———Matériel roulant, 11226.
Inverness.—Réparations au port, 11801.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Marine et Pêcheries.—Admin. centrale, 11019.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pilotage, etc., 11119.
Postes.—Service extérieur, 11734.
Sauvages en général.—Maison de l'instituteur à Nyanza, Victoria, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11808.

DOCUMENTS.

Arsenault, John, 896.
Astephen, Abraham, 898.
Bain, Roderick, 2729.
Barry, M., 1584.
Burchill, George, 896.
Cann, Henry, 897.
Day, Joseph, 1578.
Dugas, Richard, 897.
Dunlop, Daniel, 896, 1580, 2729.
———Mary, 897.
Forbes, A.-R., 896.
Fraser, John, 1578.
Gannon, A.-T., 897.
Gillies, Duncan, 1577.
Grantmyre, James, 897.
Hackett, Wm., 897.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Johnston, Donald, 11909.
King, N.-E.—Destitutions dans le comté, 4754.
Lawlor, Wilson, 896.
Livingstone, M.-G., 895.
Maloney, James, 1580.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Marsh, William, 897.
Matheson, Alex., 2728.
McAulay, Donald, 1580.
McDonald, Archibald, 8903.
———John, 896.
———P.-J., 896.
———Rodrick, 1579.
McDougall, D.-J., 896.
McEachern, Hugh-D., 896.
McKay, A.-G., 6945.
———Mme O.-J., 2729.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
———Murdock, 897.
McLean, Dr J.-W., 898.
———Thomas-Chalmer, 1580.
McLeod, Rod., 6942.
McNeil, J.-A., 895.
———John-C., 2475.
———Neil, 158.
Morrison, D.-J., 6942.
———John-G., 1577.
Musgrave, Robert, 1578.
New-Campbellton.—Personnel des douanes, 8987.
North-Sydney.—Travaux et réparations de l'édifice public, 7160.
Nyanza.—Terres des sauvages, 3670.
Rindress, Horace, 1578.
Shean, Joseph, 897.
Sydney-Mines.—Personnel des douanes, 8987.
Voie ferrée entre Estmere et Baddock, 725.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2308.
Canal Saint-Pierre, 11621.
Contrats résiliés, 11782.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Election de Cap-Breton-Nord, 8400.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Explication sur un fait personnel, 1192.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
North-Sydney.—Edifice public, 11507.
O'Brien, Michael, 11089.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement à l'article 2, modification, 4661.

QUESTIONS.

Astephen, Abraham, 3531.
Boulardarie-Centre.—Bureau de poste, 2688.
Canal Saint-Pierre, 1396.
Cape Breton, la drague, 1588.
Heckey, Richard, 3531.
Intercolonial.—Section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
McLean, J.-W., M.D., 3531.
Navires marchands étrangers.—Vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton.—Douanier, 2689.
North-Sydney.—Edifice public, 3664.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.

McLEAN (Angus-A.) *Queens.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12366 et suiv.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 757.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8753.
Forces navales de l'empire, 9835.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8804.

Discussion des subsides:

Chemin de fer I.P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11244.
Destitution de Mme Weare, à Coal-Creek, 3274.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.

McLEAN (Hugh-Havelock) *Sunbury-Queens.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2954, 2974.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11357, 11377

DOCUMENTS.

Destitutions de fonctionnaires dans le district de Sunbury-Queens, 682.

McMILLAN (John-Angus), *Glengarry.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5572.

DOCUMENTS.

Broderick, M., 1582.
Cumming, Neil, 1578.
Henderson, Adam, 1579.
Saver, W.-H., 1578.
Scott, W.-A., 1578.
Williams, J.-D.-R., M.-D., 1578.

MEIGHEN (Arthur) *Portage-la-Prairie.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6334.
Banques et commerce de banque, 11923.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3468, 3762, 3810.
Discours sur l'adresse, 247.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 10378 et suiv.
Loi des Chemins de fer, (gardes-bestiaux), 969.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7738, 8491, 8559, 9848.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9999.
Motion d'ajournement Béland, 8076.
Question de procédure, 6161 et suiv.
Règlement de la Chambre, 6515.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7376, 7412.

Discussion des articles:

Canada Western Trust and Mortgage Co., 2669.

MEIGHEN (Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canadian Explosives, Limited, 2645.
Forces navales de l'empires, 4634, 9628.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3089.

DOCUMENTS.

Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303-4, 9307-12.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5160.

MOTIONS.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lect.; adoptée, 11132.
Création d'un système de crédit agricole, 3226; adoptée, 3274.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9300, 9311; non adoptée, 9356.

PROJETS DE LOI.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co., 1ère lect., 10829; 3e lect., 11722.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lecture; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage, 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 7418; 2e et 3e lect., 8303.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Loi des Chemins de fer (gardes-bestiaux)—dépôt et 1ère lecture, 969.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 7399; 2e délibération et adoption, 11062.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Sociétés coopératives de crédits.—Dépôt et 1ère lect., 9299.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Création d'un système de crédit agricole, dépôt, 3226; adoption, 3274.

MICHAUD (Pius) *Victoria, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2950.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6878.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8011.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.

Discussion des articles:

Cie de ponts Van Buren, 11718.
Forces navales de l'empire, 9772.

Discussion des subsides:

Transcontinental National, 11561.

DOCUMENTS.

Cameron, Thomas, 902, 2326.
Cussuck, Patrick, 2326.
Martin, Cyprien, 3560.
Nadeau, Epiphane, 7436

MICHAUD (Pius)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cameron, Thos., 646.
Inman, Charles-R., 1185.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Roy, Fred-A., 11526.

MIDDLEBRO (William-Sora) *Grey-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6858.
Forces navales de l'empire, 1482, 10253.
Loi des Grains, 9382.
Miller, R.-C., 3762, 3781.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10033.
Question de procédure, 6149.
Service des phares et des côtes, 6403.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4625.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3065.

INCIDENTS.

Comparution de R.-C. Miller devant la Chambre, 3464, 3560, 3762, 3768, 3769.

MOTIONS.

Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464; adoptée, 3468, 3561, 3776.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.

RAPPORTS.

Deuxième rapport du comité des Comptes publics, dépôt, 1995.

MOLLOY (John-Patrick), *Provencher.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5186, 5910.

PROJETS DE LOI.

Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8829.

QUESTIONS.

Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.

MONDOU (A.-A.), *Yamaska.*

DÉBATS.

Amendement à l'adresse, 581.
Forces navales de l'empire, 3347.

SCRUTIN.

Amendement à l'adresse, 590.

MORPHY (H.-B.) *Perth-Nord.*

DÉBATS.

Fermes expérimentales, 10555.
Forces navales de l'empire, 1729, 1740.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6880.
Immigrantes, protection des, 12526.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Pollution des eaux navigables, 8882.

MORPHY (H.-B.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Règlement de la Chambre, 6543.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8757.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.

INCIDENTS.

Poirier, Pascal, 8969.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de Guelph à Goderich, 3e lect., 2203.

MORRISON (Alexander) *Macdonald.*

Présentation, 4.

PROJETS DE LOI.

Hearns, Jess-W., pour faire droit à, 1ère l., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

MUNSON (Charles-Arthur) *Northumberland-Ouest.*

DÉBATS.

Budget général, 10851.
Discours sur l'adresse, 4773.
Droit sur les machines à fossoyer, 6847.

PROJETS DE LOI.

Beaver Fire Insurance Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect., 9409.

MURPHY (Hon. Charles) *Russell.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6109, 6236.
Discours sur l'adresse, 556.
Forces navales de l'empire, 4199.
Hôtel de la Monnaie, 8912.
Loi des Banques, 1307.
Modification de règle 17 de la Chambre, 6522, 8078.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6724.
Question de procédure, 6175.
Rentes viagères de l'Etat, 9874.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3964, 4108.
Colis postaux, 12181.
Forces navales de l'empire, 4935, 5661.

Discussion des subsides:

Commission de Conservation, 6668.
———Service Civil, 6673.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Ottawa, nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11492.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12387.
Travaux publics.—Appointements, 11398.

DOCUMENTS.

Canal Rideau.—Baux accordés pour remises à embarcations, 8597.
Code, W.-J.—Témoignages entendus et rapports faits, 7436.

MURPHY (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Dow, Robert, 685.
Easton, H.-B., 1584.
Enquêtes dans le service civil, 685.
Intercolonial.—Nombre de barils de clous achetés, 6464.
Maher, John, 685.
Marion, Alex., 685.
McArthur, Duncan, 685.
McCartin, James, 685.
Murphy, James, 685.
North-Bay à Sturgeon-Falls, grande route, 4020.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Russell, maîtres de poste, 685.
Slack, W.-F., 3558.
Thivierge, Emery, 685.
Van Camp, Byron, 1581.

INCIDENTS.

Imprimerie nationale, 11411.
Ottawa et Daniskin, service du courrier, 11746.

INTERPELLATIONS.

Miller, R.-C., cas de, 5323.

PROJETS DE LOI.

Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.

QUESTIONS.

Autorisation des compagnies, 616.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Canadian Northern, 12147.
Canal Rideau, 6452.
Commission du Service public, 1788.
Conway, M.-T., 7436.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gutelius, N., 615.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Loi des Compagnies, 615.
Lynch, Stanton, 615.
Monk.—Secrétaire particulier de M., 603, 980.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Ottawa.—Achats de terrains par le gouvernement à, 2801.
Parry-Sound.—Inspecteur des poids et mesures, 4193.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Rapport de la commission d'enquête sur la marine, 4568.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Rockliffe.—Champ de tir de, 604.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Slack, W.-F., 3134.
Tye, W.-F., 615, 1393.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno) *Terrebonne.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Loi des Falsifications, 11986.

Discussion des subsides:

Bureau de poste de Sainte-Thérèse, 11519.
Revenu de l'Intérieur.—Administration, 12462.
———Employés de l'accise, 11848.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno)—*Suite.*

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11855 .
Delorey, Moses, 11855.
Denrées, service de l'insp. des, 12465 et suiv.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.
Frénette, M., salaire de, 11865.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
———Québec, 11866.
Laforce, J.-E., 11843.
Macdonald, John, 11673.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Martin, Elie, 11864.
Thompkins, Patrick, 11864.
Van Antwerp, M., 11866.

PROJETS DE LOI.

Falsifications, 1ère lect., 10573, 11987.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect., et adopt., 11986.

QUESTIONS.

Agents douaniers du comté de L'Islet, 2230.
Antigonish.—Inspecteur des denrées alimentaires.
Caldwell, Arthur.-B., 8360.
Déland, A.-N., 647.
Dugal, Alphonse, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Employés du Revenu de l'Intérieur.—Destitués dans Rimouski, 2239.
Gilbert, Arthur, 632.
Humpheys, E.-C., 1536.
Inspecteurs des poids et mesures, Bonaventure, 6948.
———Parry-Sound, 4193.
———Québec, district de, 8360.
Inspecteurs du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Laforce, J.-E., 3223.
Macdonald, John, jr, Saint-Jean, N.-B., 2688.
Poirier, J.-N., 648.
Saint-Roch-des-Aulnaies.—Fonctionnaires de l'accise, 827.

RAPPORTS.

Revenu de l'Intérieur, dépôt, 5.

NEELY (David-Bradley) *Humboldt.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6225.
Amélioration des grandes routes, 8426.
Discours sur l'adresse, 410.
Donaldson, affaire, 8203.
Loi des Inspecttions et de la vente, 9961.
Transports dans l'Ouest, 6238 et suiv., 9191.
Uniformité des tarifs de transport, 11282.

Discussion des articles:

Chemin de fer Nord-Canadien, 4524.
Forces navales de l'empire, 5492.
Loi des Inspections et de la vente, 12277, 12284.

NEELY (David-Bradley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11595.

DOCUMENTS.

Proctor, Edward, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., 2326.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4787.
Lloydminster.—Maître de poste, 11777.
Lyster, N.-S., 11777.
Wakaw.—Bureau de poste, 11772.

INTERPELLATIONS.

Wakaw.—Receveur de la poste, 11615.

QUESTIONS.

Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Inspecteurs des homesteads.—Humboldt, 819.
———Smythe, 641.
Remaniement de la carte électorale, 625.
Selkirk, élection de, 981.
Settee, garde-forestier, 643.
Vente des terres fédérales, 624.
Wynyard.—Terres fédérales, 4017.

NESBITT (Edward-Walter) *Oxford-Nord.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215.
Ajournement du comité, 6110.
Amélioration des grandes routes, 9095.
Banques, 1305, 2350.
Banques et commerce de banque, 11924.
Budget général, 10802.
Convention commerciale avec les Antilles, 927.
Création d'un système de crédit agricole, 3253.
Droit sur les machines à fossoyer, 6856.
Embranchements du Canadian Northern.—Message du Sénat, 11722.
Encouragement de l'agriculture, 8303.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1556.
Forces navales de l'empire, 1509.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8793.
Loi des Chemins de fer, 9971.
Loi des Epizooties, 9830.
Loi des Juges, 12148.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7794.
Question de procédure, 6178.
Règlement de la Chambre, 6531.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3490.
Traitement des juges, 6484.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8838.
Association protectrice des médecins canadiens, 3980.
Avancement de l'instruction agricole, 8748, 8766.

NESBITT (Edward-Walter)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Brevet d'A.-D. Richard, 3956.
Canada Permanent Trust Co., 2685.
Canadian Explosives, Limited, 2651.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4512.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2772.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Forces navales de l'empire, 5212, 5726, 9731.

Discussion des subsides:
Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11118.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Douanes.—Appointements, 7689.
Ottawa.—Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11480.
Rivière Montréal, 11827.
Transcontinental National, 11462.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Scott, Os., 1581.

INCIDENTS.

Algoma Steel Co., 7065.
Facteurs ruraux, 11745.
Forces navales de l'empire, 51149.
Ventilation des palais administratifs, 11406.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur lac Winnipeg, 11128.

PROJETS DE LOI.

Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Envoi de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Importation du ciment, 622.

NICKLE (William-Folger) *Kingston.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12347.
Banques et ocmmerce de banque, 11917.
Banques, loi des, 10582 et suiv.
Création d'un système de crédit agricole, 3256.
Discours sur l'adresse, 14.
Loi modifiant la loi des pénitenciers, 11664.
Présidence du comité, 6196.
Règlement de la Chambre, 6575.
Subventions au Nord-Canadien, 12110.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:
Association protectrice des médecins canadiens, 3984.

Discussion des subsides:
Péénitenciers.—Saint-Vincent de Paul, 11300.

INCIDENTS.

Question de privilège, 510.

NICKLE (William-Folger)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 3986.

NORTHRUP (William-Barton) *Hastings-Est.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3593.
Primes à la fabrication du plomb, 10457 et suiv.

MOTIONS.

A l'effet que le ministre de la Marine soit entendu au lieu du député de Québec-Est, 7631; adoptée, 7632.

PROJETS DE LOI.

Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Nathanson, L.-Nathan, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

OLIVER (Hon. Frank) *Edmonton.*

DÉBATS.

Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2216.
Ajournement du comité, 6124.
Améliorations des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12352.
Banques et ocmmerce de banque, 11925.
Budget général, 11901.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4509.
Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8608.
Compagnie du chemin de fer Calgary-Fernie, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 2064, 2089, 2098, 2170, 9030.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 50.
Encouragement de l'agriculture, 8315.
Forces navales de l'empire, 1366, 4259.
Kitsilano, réserve, 8706.
Loi des Banques, 2399, 2414, 10377, 10576.
———Epizooties, 9891.
———Grains, 9395.
———Juges, 11971.
———Pénitenciers, 11661.
McNeil, Lauchlin, 861.
Miller, R.-C., 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7859, 8064.
Motion d'ajournement Béland, 8064.
Pollution des eaux navigables, 8881.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12212.
Primes à la fabrication du plomb, 10452.
Primes aux volontaires, 9160.
Question de procédure, 6164.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 903.
Service télégraphique impérial, 9292.
Subventions au Nord-Canadien, 12116.
Taux de transport dans l'ouest, 9194.
Traité anglo-japonais, 7233, 7347, 7350, 7411.
Transport des facteurs en tramways, 11795.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11275.
Union, Cie d'assurance sur la vie, 8608.

Discussion des articles:

Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3898.
Association des comptables du Canada, 3902, 4106.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8752, 8764.
Burrard-Inlet.—Pont, 12030.
Canada Hail Association, 3897.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2966.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Colis postaux, 12183.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Encouragement à l'agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4656, 5553, 6007, 9624, 9827.
Galerie nationale du Canada, 9258.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
———prêt, 12204.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Traction Company, 9226.
Loi des Grains, 8925.
Loi des Inspections et de la Vente, 12283.
Newman, F.-J., brevets de, 3901.
New-Westminster.—Commission du port, 2609.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2652.
Northwest Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.
Nouvelle-Orléans et Grand-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force, 3119.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Police fédérale, 8807.
Port Nelson ,Cie de, 7398.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Prudential Life Insurance Co., Canada, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988.
Richard, A.-D., brevets de, 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2771, 3061, 3098.
Vancouver.—Commissaires du port, 9164.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Winnipeg.—Approvisionnement d'eau, 11061.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:

Allocations pour la Milice, 11328, 11336.
Archives publiques, 11873.
Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10676.
Commission anglo-américaine, 11324.
Corps de cadets, 11385.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8939.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
——Pont sur la Saskatchewan, 11837.
Exercices militaires annuels, 11363, 11372.
Fermes expérimentales, 10566.
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration chinoise, 11893.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11887.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11844.
Ligne télégraphique Saskatchewan-Alberta, 11839.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11823.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Ministère des Mines.—Divers, 11895.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11592.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Pénitencier du Manitoba, 11317.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
——Colombie-Anglaise, 11317.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Rivière Athabaska.—Améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11471.
Rivière Rouge.—Ecluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 3462.
Sauvages.—Réserve de Kitsilano, C.-A., 11897.
Terminus du chemin de fer de la Baie d'Hudson, 11254.
Terres fédérales et parcs, 11893.
Uniformes des militaires, 11388.
Vancouver.—Quai, 11500.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.

DOCUMENTS.

Association forestière du Canada, 9870.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Edmonton.—Destitutions, 687.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Grand-Tronc-Pacifique.—Condition des travailleurs sur le, 3274.
Macdonald, Man.—Election, télégrammes, 57.
Mackenzie.—Election de Macdonald, affidavit, 74.
Moran, Edward-P., 1581.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Octroi de scrip de métis à Albert Saint-Denis, 4020.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O. de 30-25-72, 6618.
Prince, R.-J.-A.—Election de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Albert, Sask.—Choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert.—Concession de terre, 9112.
Quart N.-E. de 14-75-15-5, 8904.
Quart N.-O. de 8-49-26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49-26-4, 4020.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des Métis, 4020.
Réserve indienne de Kitsilano, 9112.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Sifton, W.-B.—Election de Macdonald, affidavit, 69.
Walsh, George, 1582.

INCIDENTS.

Certificats de terre aux soldats du Sud-Africain, 1317.
Demande de documents, 3162.
Demandes relatives à des rapports, 9499.
Dépôt d'un document, 9364.
Edmonton.—Travaux de protection, 11832.
Explication sur un fait personnel, 2006.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11880.
Kitsilano.—Réserve indienne, 8990.
Réponses inexactes, 710.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11602.
Ullvet, G.-M., 6952.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.

INTERPELLATIONS.

Concession d'un terrain à Arthur Donaldson, 8031, 8119, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Demande de rapports, 12150.
Inspection de homestead à Prince-Albert, 8598.
Nord-Canadien, 11792.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Question de règlement, 9176.
Réserve indienne de Kitsilano, 8706, 8884, 11137.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, amendement rejeté, 9066.
Amendement à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12133; déclarée irrégulière, 12135.
Amendement au bill du prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12205; rejeté, 12209.
Blâmant M. l'Orateur suppléant, 10007.
Censure de l'hon. Robert Rogers, *re* Arthur Donaldson, 8119.
Concession de terre à Prince-Albert.—Réservée, 9112.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031.
Rogers, Hon. Robert, blâmé *re* Arthur Donaldson, 8031.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Traité anglo-japonais, amendement à la 3e lect., 7350; rejeté, 7390.

PROJETS DE LOI.

Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect, 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Arpentage d'un township de l'Ouest, 9488.
Burriss, R.-A., 827.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Douglas, Howard, 4019, 7434.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Macdonald, Gordon, 828.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Messageries, tarif des, 9612.
Osborne, Frank-A., 1037.
Réserve forestière, 4018.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4016.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vernon, C.-A.—Inspecteur des agences des sauvages, 4562.

OSLER (Sir Edmund-Boyd) *Toronto-Ouest.*

DÉBATS.

Banques, 1943 et suiv.
Immigrantes.—Protection des, 12525.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8670.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6687.
Impression des billets fédéraux, 6692.

PROJETS DE LOI.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc. 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et ad., 2686.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc, des art., 9356; 3e lect. et ad., 9356.

PACAUD (Lucien-Turcotte) *Mégantic.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 253.
Forces navales de l'empire, 4169.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5148, 5903.

DOCUMENTS.

Place, L., 1582.
Talbot, Arthur, 2480.
Webster, Joseph-H., 2326.

PACAUD (Lucien-Turcotte)—*Suite.*

QUESTIONS.

Roberge, Mlle M.-D., 2239.

PAPINEAU (Louis-J.) *Beauharnois.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5054, 5744.

DOCUMENTS.

Lebœuf, Aurèle, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Mackay, John, 2326.
Thisdale, Lucien-O., 901.

PAQUET (Eugène) *L'Islet.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4251.

DOCUMENTS.

Causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, Témiscouata, 3136.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., 11184.
Caron, J.-B.-T., 11184.
Explication sur un fait personnel, 8991.
Société Royale du Canada, 11406.

QUESTIONS.

Asselin, rapport de M., 2002.
Destitutions dans l'Islet, 3134.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3128.

PARDEE (Frederick-Forsyth) *Lambton-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6859.
Forces navales de l'empire, 3184.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6883.
Loi des Banques, 2536.
Radiotélégraphie, 797.
Traitement des juges, 6483.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2142, 2151.
Cour suprême, 8817.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6834.
Forces navales de l'empire, 5282.
Loi des Banques, 10413.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Législation.—Impressions, etc., 6933.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11495.

PARDEE (Frederick-Forsyth)—*Suite.*

DOCUMENTS.

McKelvey, James, 2480.

PROJETS DE LOI.

Meek, Frank-William, 1ère lect., 11131; 2e lect., 11336; disc. en comité, 11900, 12078; 3e lect. et adoption, 12081.
Monds, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6397; 3e lect., 6936.
Ontario-Michigan, Compagnie du chemin de fer, 1ère lect., 484; 3e lect., 2203.
Ottawa Terminals Railway Co., 2e lect., 780.

QUESTIONS.

Retards dans le dépôt des documents, 3286.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe) *Québec-Comté.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6315 et suiv.
Ajournement du comité général, 6110.
Alameda.—Directeur de la poste, 678.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12510 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7140.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1558.
Demande de documents, 4419.
Discours sur l'adresse, 514.
Duchemin, M., 680.
Forces navales de l'empire, 1110, 1120.
Lanigan, Ernest, 961.
McNeil, Lauchlin, 857.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10063.
Québec.—Commissaires du port, 8275.
Question de procédure, 6152.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Royal National Sanitarium Association, 983.
Service télégraphique impérial, 9267.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12151.
Forces navales de l'empire, 4713.
Loi des Postes, 12253.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3098, 3501.
Service télégraphique sans fil, 11997.

Discussion des subsides:

Administration du ministère des Postes, 11707.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Archives publiques, 11873.
Bureau de poste.—Service extérieur, 12448.
Fraser, Alex., 12449.
Gauvreau, N., 6494.
Irish, F., 12449.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
Ministère des Postes, 11681.
———Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Paris.—Traitements et dépenses de l'agence, 11874.
Québec.—Bassin de radoub, 7045.
Service des postes.—Dépenses casuelles, 6493.
Service postal.—Extérieur, 6496.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Convention pour le service postal transatlantique, 7425.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
———Smith *re* cadenas, 7124.
———Verret, *re* cadenas, 7126.
Tableaux comparatifs des prix des compagnies de messageries, 12161, 12166.
Transcontinental National, 11571.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6955.
Affaire Coderre, 5810.
Banque Internationale du Canada, 2298.
Boîtes de livraison rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453.
Bourke, colonel, 11747.
Budget en français, 6607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11752.
Demande de documents par M. Law, 7855.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711.
Granby.—Receveur de la poste, 11603.
Laberge, Madame, réclamation de, 813.
Lyster, N.-S., 11779.
Machines à vendre les timbres, 11708.
Machines à vendre timbres-poste, opinion du ministère de la Justice, 11715.
Mailloux, Madame, 11677.
Poste rurale, 10356.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2254.
Réclamations des facteurs, 11604.
Saint-Amand et Frelighsbury, courrier entre, 11766.
Service de télégraphie sans fil, 11736.
Service postal transatlantique, 7418, 10713.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11599.
Successeur de M. Roy aux Archives, 11873.
Traducteurs.—Limite d'âge fixée après examens pour candidats au poste de, 11868.
Traducteurs, nouveaux, 11868.
Vaudreuil.—Maîtres de poste, 2006.

INTERPELLATIONS.

Aylmer, Qué.—Directeur de la poste, 8038.
Colis postaux, 3468.
Demande de documents, 4418.
Demandes de rapports, 7153.
Dépôt de document, 6619.
Gunn, Georges, 5315.
Paquet, William-J., 5315.
Shantz, David, 6956.

MOTIONS.

Amendement à la loi des bureaux de poste. Adoptée, 11910.

PROJETS DE LOI.

Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect. et discussion en comité, 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Loi des Postes, modification, 2e lect. et discussion, 12253; 3e lect. et adoption, 12269.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pensions viagères, 3e lect., 1056.
Rentes viagères de l'Etat, dépôt, 9497; 1ère lect., 9988; disc. des articles, 10126.
Service télégraphique impérial, dépôt, 9267; 1ère lect., 9299; 2e lect. et disc., 11993; rapport, 12003; 3e lect. et adoption, 12007.
Télégraphes océaniques, amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12517.
Traitement des employés des postes. Dépôt et 1ère lect., 12143.
Transport des facteurs sur les tramways. Dépôt et 1ère lect., 3862; retrait du bill, 11792, 11795.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Amendement à la loi des bureaux de poste, dépôt, 11910
Colis postaux, dépôt, 10124; adoption, 10357.
Rentes viagères de l'Etat, 9871; 2e lect., 9888; adoption, 9888.
Service télégraphique impérial, rapport et 1ère lect., 9299.
Service télégraphique interimpérial, dépôt, 10229.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.

QUESTIONS.

Guysborough et Heatherton. Courrier, 1395.
Halifax et Prospect.—Courrier, 2687.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hazell, F., 7435.
Hébert, Joseph, 2238.
Hendsbee, Robert, 713.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Itinéraire de la poste rurale, 619, 620.
Jacob, Ernest, 646.
Kildare.—Receveur des postes, 1534.
Kingsboro.—Maître de poste, 6460.
Labillois, Alexandre, 7848.
Lachlan, Levi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
La Patrie, de Montréal, 8357.
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Calixte, 829.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Lewis, Gertie, 715.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
L'Islet.—Bureaux de poste du comté de, 1785-9.
———Destitutions dans, 3134.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
Longtinville.—Maître de poste, 603.
Lorne-Valley.—Port des lettres, 9869.
Malbaie.—Courrier, 10712.
Marcotte, Mme Z., 7848.
———Omer, 829.
McAllister, Charles, 11908.
McCutcheon, M., 714.
Meadowville et Murrayfield. N.-E.—Service postal, 4302.
Medicine-Hat.—Bureau de poste à, 823, 2483.
Metcalfe, maître de poste, 603.
Middleton et Port-George, N.-E.—Transport des dépêches, 6949.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite*

QUESTIONS—*Suite.*

Milford-Sud et Lac Munroe.—Service postal de, 2229.
Millsville et Dalhousie-Mountain.—Courrier Mountain, 7839.
Milward, John, 644.
Montcalm.—Directeur de la poste, 7842.
Montréal.—Bureau de poste, 2227.
———Service de distribution de la malle, 7840.
———Stations postales de, 9868.
Moosejaw.—Enquête au sujet des bureaux de poste de, 7843.
Morin, J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Neuville.—Service postal, 630.
New-Chester.—Directeur du bureau de poste, 3281.
New-Harbour, N.-E.—Directeur de la poste, 8037.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357, 9479, 9869.
Ottawa.—Bureaux loués par le ministère des Postes, 8597.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Parc Lafontaine, Montréal, salle d'exercices militaires au, 2686.
Perron, Joseph, 645.
Pettit, W.-V., 8118.
Picton, Ont.—Directeur de la poste, 8118.
Pictou-Seafoam, N.-E.—Service du courrier, 4193.
———Service de la poste, 4192.
———Transport des dépêches, 8592.
———West River.—Courrier, 7839, 885.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Plante, Philibert, 646.
Police Gazette, 8364.
Port-Daniel-Centre.—Burea ude poste, 4567.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Poste aux colis, 7771.
Potvin, Pierre, 829.
Quenn, Edouard, 9486.
Rawding, Elias.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Redmond, D.-A., 1400.
Regina.—Service des dépêches par le G.-T.-P., 2004.
Renfrew-sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Richelieu et Ontario.—Subvention postale à la compagnie, 595.
Rioux et Sirois, 9486.
Roberge, Ed., 3530.
———Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, Qué.—Bureau de poste, 5322.
———Receveur de la poste, 9486.
Rockdale Tower.—Service postal, 2231.
Ross-Mills.—Bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
———Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Hippolyte, 3531.
Russell.—Receveur des postes du comté, 603.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Saint-Armand.—Service du courrier, 4015.
Saint-Basile.—Service postal, 630 .
Saint-Eloi.—Courrier, 1038.
Saint-Fabien.—Receveur de la poste, 4017.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Jean de Matha.—Bureau de poste à "Moulin Basinet", 3225.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Portage, service postal de, 3524.
Saint-Pierre de Sorel.—Maître de poste, 3524.
Saint-Simon et Tadousac, transport du courrier entre, 10710.
Saint-Tite-des-Caps et la baie Saint-Paul, transport des dépêches entre, 3527.
Sainte-Anne-des-Monts, comté de Gaspé, transport du courrier de, 11902.
Sainte-Emélie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Justine.—Transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie et Lanthier, service du courrier entre, 4565.
Sainte-Marthe.—Receveur de la poste, 826.
Salmon-River, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec.—Directeur de la poste, 2230.
Scotsburn et River-John, service de la poste entre, 4192.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service de transport des dépêches pour I. P.-E., 8117.
Service du courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, N.-E., 3223.
Service du courrier à l'Ile Verte, 4570.
Service du courrier entre Guysboro, Larry's River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
Service du courrier entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal entre Saint-Urbain et la baie Saint-Paul, 6461.
Sheets, M. Farran's Point, 1399.
Sherbrooke et Sunny-Brae, transport de la malle entre, 11907.
Sintaluta.—Receveur de la poste, 10709.
South Onslow et Quyon, service du courrier entre, 6461.
South-Manchester, N.-E.—Bureau de poste, 4017.
Standen, J.-R., 11908.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.
Tatamagouche et Brule-Shore, service du courrier à, 6460.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de fer malléable, 8356.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Triganne, Melle Rosa, 64.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier entre, 9486.
Vallées des Erables.—Bureau de poste, 1185.
Verrault, Joseph, 7847.
Viel, Jos, 4572.
Vols de dépêches, 7836.
White, James, 3669.
Wickham-Ouest.—Bureau de poste, 7836.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Wright.—Bureaux de poste du comté, 596.
———Distribution de cadenas dans le comté, 8117.
Yarmouth-Nord.—Bureau de poste, 2802.

PERLEY (Hon. George-Halsey) *Argenteuil.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12309.
Convention commerciale avec les Antilles, 8997 et suiv.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9347.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3961, 4107.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Loi des Grains, 8925, 9373.
Newman, F.-J., brevet de, 4455.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920.

Discussion des subsides:

Législation.—Chambre des communes, 6934.
———Impressions, etc., 6933.
Industrie et Commerce.—Subsides, 6930.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 12007.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6939.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 3e lect., 8992; adoptée, 9066.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des Grains du Canada, adoptée, 9398.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des Grains, 8924; motion retirée, 8933.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution.—Adoptée, 8597.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect. et 2e lect., 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Fabrication, marque et vente des objets d'or et d'argent, 3e lect., 8992.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920.
Loi des Grains.—Dépôt et 1ère lect., 9398; 2e lect., 10148; disc. des art., 10148 et suiv., 3e lect., 10202 et adoption, 10202.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Inspection et pesage des céréales, dépôt, 8597.
Loi des Grains, 1ère lect., 9178; 2e lect. et adoption, 9398.

QUESTIONS.

Baie-Fortune.—Brise-glace.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3528, 7428.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Dalhousie.—Service de vapeurs, 7841.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7426.
Jones, J.-P., 9868.
Little-Sands.—Brise-glace, 6459.
Murray-Bay.—Emplacement du bureau de poste, 6462.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Rivière Saint-Charles, écluse de la, 6458.

PERLEY (Hon. George-Halsey)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sheet-Harbour.—Quai, 6454.

POWER (William) *Québec-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Juges, 11978.
Québec, commissaires du port de, 8278.

PROULX (Edmond) *Prescott.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2720.
Classement du personnel des Communes, 12318 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3938.
Limite d'âge pour traducteurs, 12316.
Loi des Juges, 11960, 12149.
Loi des Pénitenciers, 11659.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11794.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8844.
Code criminel, modification du, 11942, 11946, 11953.
Forces navales de l'empire, 4999, 5732, 5737, 9785.
Loi des Juges, 12275.
Meek, F.-W., 11900.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12236.

Discussion des subsides:

Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11356.
Fermes expérimentales, 10555.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, 11839.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12385.
Travaux publics.—Appointements, 11398, 11402.

DOCUMENTS.

Bélanger, P., 1584.
Brown, George-L., 2326.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury-South-Indian, 2730.
Crozier, Demétrius, 2326.
Juges de cours de comté.—Augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Lacasse, Hormisdas, 898, 966.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, Winnipeg, 7436.
McLees, James, 2326.
Melville, Andrew, 1581.
Pont interprovincial entre Hawkesbury et Grenville, 682.

INCIDENTS.

Charleson, M., 11813.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Nouveaux traducteurs, 11868.

PROULX (Edmond)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Ventilation de la Chambre, 11408.

PROJETS DE LOI.

Corp. épisc. rom. de MacKenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Dussault, Georges-Albert, 3527.
Factage rural, 2237.
Gardien du quai à Wandover, 641.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Morin, J.-B., 3527.
Pont de l'Ile Perrot, 10233.
Service postal de Rockale-Tower, 2231.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Vétérans de l'invasion fénienne, 2231.

PUGSLEY (Hon. William) *Saint-Jean, N.-B.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6188.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12504.
Chemins de fer de l'Etat.—Amendements du Sénat, 12380.
Convention commerciale avec les Antilles, 907, 2084, 8997, 9015.
Discours sur l'adresse, 305.
Donaldson, motion Oliver *re* Arthur, 8031.
Emigrantes, protection des, 12520.
Forces navales de l'empire, 1695.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
———Obligations du, 1614.
Intercolonial—Lignes d'embranchement 9118.
Interprétation du règlement de clôture, 9851.
Loi des Banques, 1607.
Loi des Chemins de fer, 9974.
Loi des Epizooties, 9892.
McNeil, Lauchlin, 881.
Miller, R.-C., 3764 3771.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7640, 8066.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10002.
Motion d'ajournement, 7636.
———Béland, 8066.
———Présidence du comité, 6201.
Protection des douanes et des pêcheries, 3379.
Question de procédure, 6148, 6162.
Question préalable, application de la, 7634.
Radiotélégraphie, 798.
Règlement de la Chambre, 6522, 6559.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3484.
Saint-Laurent, niveaux de l'eau dans le, 6721.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9279, 9288.
Smith, Lyman, 7103.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9350.
Traité anglo-japonais, 7170, 7211, 7250, 7400.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Canadian Explosives, Limited, 2650, 2962.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097, 2105, 2117, 2130, 2146, 2154, 2167, 2181.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4421, 4457, 4585, 4631, 4636, 4777, 4967, 5222, 5334, 5442, 5457, 5640, 7459, 9413, 9421, 9437, 9594, 9717.
Galerie Nationale du Canada, 9252.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4109.
Loi des Banques, 10417.
Middlesex Trust Company, 9357.
North-Fraser, commissaires du port de, 2653.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Port-Nelson, Compagnie de, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Richard, brevet d'A.-D., 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2774, 2776.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8950.
Moncton à Edmonton, réseau de, 7028.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12388.
Transcontinental, coût de la construction sur le, 7036.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Construction de navires de guerre à Montréal, 4417.
Gladstone, W.-L., 1581.
Lettre d'Eugene-O. Baldwin, 8257.
Lettre de Lyman C. Smith à Wm Smith, M.P., 7097.
Lettre de M. Fowke, ex-M.P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Liste des 470 nouveaux employés des douanes, 8988.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et Saint-Jean, N.-B., 5325.

INCIDENTS.

Appel de la décision du président, 4981.
Baldwin, Eugene-O., 8246, 8261.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Demande de dossier, 8119.
Demande relative à un rapport, 9500.
Disette de wagons, 289.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Irrégulier de poser question préalable quand la Chambre discute motion concernant l'expédition des affaires, 7634.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1436.
Orateur suppléant, 6046.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Président du comité général, 1446.
Question de privilège.—Accusations d'obstruction, 6703.
Question personnelle, 5964.
Saint-Jean.—Bassin de radoub, etc., 1318.
Smith, Lyman, 7093.
Smith, William-M., explication sur un fait personnel à, 7245.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.

INTERPELLATIONS.

Améliorations du port de Saint-Jean, N.-B., 4416.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Compte rendu des débats, 5317.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912.
Demande de documents, 5315.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824.

MOTIONS.

Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller.—Rejetée, 3775.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
Miller, R. C., amendement déclaré irrégulier, 3774.
Motion d'ajournement, 7636; rejetée, 7648.
Traité anglo-japonais, 7400; amendement rejeté, 7413.

QUESTIONS.

Bassin de radoub de Connaught, 597.
Bureau de poste de Fairville, N.-B., 3130.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Demande de documents, 7248.
Dragage de la rivière Miramichi, 597, 1586.
Préférence britannique, 597.
Steamers de l'Etat, 592.
Tooleton et Hatfield-Point, N.-B., transport des lettres entre, 3525.
Transcontinental, Lévis à Moncton, 596.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.

RAINVILLE (Joseph-Hormisdas) *Chambly-Verchères.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8453.
Discours sur l'adresse, 6.
Loi des Banques, 10966.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5210.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10562.

DOCUMENTS.

Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Employés des postes destitués, 2729.

INCIDENTS.

Banque de Saint-Hyacinthe, etc., 10966.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1178.
Boîtes pour poste rurale, 7432, 8117.

SCRUTIN.

Motion Rainville à l'adresse, 591.

REID (James) *Restigouche.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.

DOCUMENTS.

Asker, E.-A., 2479.

QUESTIONS.

Achat de propriété à Prescott, 7686.
Douanier à Oyster-Pond, N.-E., 7684.
Fourniture de glace à l'Intercolonial, 2062.

REID (Hon. John-D.) *Grenville.*

DÉBATS.

Baldwin, Eugene-O., 8247.
Budget général, 10952 et suiv.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8834.
Association protectrice des médecins canadiens, 4003.
Convention commerciale avec les Antilles, 2135.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements, 7088, 8937.

DOCUMENTS.

Rapport du chef Wilson, *re* Duncan McLeod, 7108.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100, 8938, 8982, 8985.
Forsyth, M., 8986.
Girroir, W.-A., 8984.
McLeod, Duncan, 7107.
Meunier, Charles, 7092.
Remise de droits sur rails d'acier, 7055.
Smith, Lyman, 7099.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
Baillie, John, 614.
Brise-lames à Goulman's-Point, N.-E., 4567.
Cabotage canadien, 1600.
Cameron, Thos., 647.
Cargaisons maritimes, 1600.
Chapin, Harry Le Roy, 8364.
Commandant Roper, 6456.
Commerce des Antilles, 612.
Corde de manille, 10710.
Cousins, Arthur, 8900.
Crispo, Jeffery-M., 3525.
Desjardins, Auguste, 2234.
Douanier à New-Campbellton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Employés de la douane à Guysborough, 9110.
——destitués dans Rimouski, 2239.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportation de crème, 605.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630, 632.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Hattie, W.-A., 651.
Hough, John, 10711.
Importations à vil prix, 605.
——Beurre, 605.
——Ciment, 610.
——Plaques pour murs, 2235.
——Moutons dans l'Alberta, 4194, 4568.
——Portes, 2233.
Importations et exportations, 606.
——d'avoine, 606.
——de Terre-Neuve, 4301.
Interprétation du tarif.—Honoraires d'avocat, 610.
Griefs de l'Association des producteurs de laine de l'Alberta, 4195.
McLeod, Duncan, 651.
——Malcolm-G., 614.
Morrow, John, 8364.
Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.

REID (Hon. John-D.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Mouvement des ports canadiens, 1600.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
Parc à homards de Long-Beach, 6461.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Percepteur de la douane à Québec, 595.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Roper, commandant, 6456.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.
Sous-percepteur des douanes à Colborne, 8364.
Traitement des officiers de marine, 6460.

RAPPORTS.

Douanes.—Dépôt, 287.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, partie IV, pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

RHODES (Edgar-N.) *Cumberland.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Bent, Lemuel, 997.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 746, 782.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2047.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1873.
Macdonald, Alexander, 1011.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4656.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6966.
Ministère des Mines.—Divers, 11896.

DOCUMENTS.

Destitutions dans Cumberland, 6465.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 721, 725.
Landry, André, 6788.

QUESTIONS.

Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.

RICHARDS (James-W.) *Prince.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5153.

DOCUMENTS.

Employés publics destitués dans le comté de Prince, I. P.-E., 3136.

PROJETS DE LOI.

Raynor, Elizabeth-Adélaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bernard, John, 1537.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gaudet, Ag., 1537.

RICHARDS (James-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Irwing, W.-H.-P., 1537.
McGougan, J. Mackay, 1536.
McLellan, A.-L., 12519.
Phee, James, 3281.
Tignish-Run.—Gardien du phare, 3281.

ROBB (James-Alexander) *Huntingdon.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 9011.
Loi des Grains, 9391.
Macdonald, Duncan, 830.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4715, 5820.
Ordre indépendant des Forestiers, 7554.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10692.
Arts, agricult. et stat.—Expositions, 10690.
Exercices militaires annuels, 11368.
Fermes expérimentales, 10561.

DOCUMENTS.

Bannon, James-W., douanier, Sainte-Agnès de Dundee, 686.
Macdonald, Duncan, 830.

INTERPELLATIONS.

Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

QUESTIONS.

Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Exportation de crème, 605.
Hussards, le 6e, 9611.
Importations de beurre, 605.
Importations et exportations d'avoine, 606.

ROBIDOUX (Ferdinand-Joseph) *Kent.*

DÉBATS.

Service des phares et des côtes, 6414.

INCIDENTS.

Lanigan, Martin, 7853.

PROJETS DE LOI.

Buctouche RR. & Transportation Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399.
Moncton & Northumberland Straits Ry. Co., 1ère et 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

ROCHE (Hon. William-James) *Marquette.*

DÉBATS.

Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.

INCIDENTS.

Demande de documents, 3862.

INTERPELLATIONS.

Loi des terres fédérales, 2063.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre sud-africaine, 2063.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Agent des terres à Medicine-Hat, 825.
Agents de l'immigration, Québec, 1397.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Asselin, O., 602, 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Burriss, R.-A., 828.
Canal de la baie Georgienne, 1177.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1601.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Destitutions à Dawson, 2238.
Devereux, Mlle, 624.
Dickin, George, 1185.
Douglas, Howard, 4019.
Ecole de Salmon River, 1182.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Fisher, Ward, 1188.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Heckey, Richard, 3531.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Immigration par nationalité, 620.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Inspecteurs de homesteads, 627, 2796.
———Estevan, 713.
———Humboldt, 820.
———Moosejaw, 822.
———Prince-Albert, 820.
———Régina, 823.
———Saskatoon, 820.
———Smythe, 642.
———Swift-Current, 823.
———Yorkton, 1036.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Macdonald, Gordon, 828.
Mann, George-S., 652.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Québec, édifices publics dans la province de, 1184.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Recrutement des immigrants, 611.
Réserve forestière, 4018.
Réserve indienne d'Alberta, 634.
Rimouski.—Employés de l'Intérieur destitués, 2239.
Rutherford, John, 634.
Scibouet.—Travaux publics, 1186.
Settee, garde-forestier, 643.
Sévigny, Eugène, 629.
Shelbourn, les Indiens du comté de, 1593.
Sipes, A.-C., 2005.
Stellarton.—Edifice public, 1186.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———Prince-Albert, 2797.
———Wynyard, 4018.
Terres marécageuses du Manitoba, 4013.
Ventes des terres fédérales, 623, 626.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, dépôt, 288.
Intérieur, dépôt, 151.
Mines, dépôt, 288.

ROGERS (Hon. Robert) *Winnipeg.*

COMITÉS

Comité spécial, 4.

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12355.
Concession d'un terrain à Prince-Albert, 8142.
Creusement de la rivière de l'Est, 668.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 210.
Election d'Antigonish, 10517.
Forces navales de l'empire, demande de fixer date pour clore débat, 7477.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3181.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4011.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1881.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7915.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6730.
Primes aux volontaires, 9166.
Réserve indienne de Kitsilano, 8724, 11150.
Taux de transport dans l'Ouest, 9202.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7410.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11060.
Commercial Acetylene Company, 11335.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11335.
Forces navales de l'empire, 4616, 4620, 6006.
Galerie Nationale du Canada, 9252, 9259.

Discussion des subsides:

Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
———Chenal des îles Pique-Nique, 11827.
———Quai de Fraserville, 11846.
———Rivière-du-Loup, 11826.
Amherst.—Bureau de poste, 11501.
———Edifice public, 12467.
Anse-aux-Gascons.—Brise-lames, 11811.
Archives publiques, 11873.
Ashcroft.—Edifice public, 11825.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11796.
Bassano.—Edifice public, 11822.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Boisdale.—Quai, 11796.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Commission de conservation, 6663.
Commission des eaux profondes, 11841.
Coal-Harbour.—Quai, 11797.
Coût de la construction sur le Transcontinental, 7042.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, divers, etc., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Edifices publics fédéraux, 11511.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Feltzen-Sud.—Brise-lames à l'anse Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Nouvel édifice public, 11505.
Gabarus.—Havre, 11800.
Hansport et Walton, quais, 11800.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Immigration chinoise, 11894.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.
———Réparations au port, 11801.
Kelly's Cove, 11803.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Le Pas.—Quai, 11830.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort McMurray, 11845.
———Saskatchewan-Alberta, 11839.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11804.
Medicine Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
North-Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Edifices publics, 12471.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pont interprovincial à Hawkesbury, 11839.
Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
Port de Toronto, améliorations, 11467.
Port Edmonton, sur la Saskatchewan, 11837.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Pubnico-Ouest.—Quai, 11805.
Richard, A.-D., brevet de, 3956.
Rivière Athabaska, améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11477.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825.
Rivière Montréal, 11827.
Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Saint-Laurent, fleuve, chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétariat d'Etat.—Traitements, 11878.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Toronto.—Edifice militaire, 11819.
Tracadie.—Brise-lames, 11811.
Travaux de dragage, incidents, 6602.
Travaux publics.—Appointements, 11396, 11402.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, 11833.
Vancouver.—Quai, 11500.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Winnipeg.—Bureaux de poste, 11820.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Affidavit *re* élection de Macdonald:
———Chaboyer, Augustin, 219.
———Jarvis, Herbert, 219.
———Stedman, Thomas, 217.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Champoux Frères, 12469.
Distribution des livres bleus, 11867.
Explication sur un fait personnel, 3368.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.
Imprimerie Nationale, 11411.
Laforce, J.-E., 11844.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Medicine-Hat, Gleichen et Faber.—Douanes, 11877.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11862.
Nouveaux palais administratifs, 11410.
Parler français dans la Chambre, 11860.
Saint-Jacques, Montréal—Station postale, 11517.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12471.
Société Royale du Canada, 11406.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Thorold.—Edifice public, 11815.
Ullyot, G.-M., 6951.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 11406, 11408.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8991.
Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Chemin de fer de Québec au Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Concession de terre à Prince-Albert, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Parc Lafontaine, 7417.
Parc Major, 8705.
Question de règlement, 9177.
Soumissions rel. à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.

MOTIONS.

Etude du discours du Trône, 3.
Galerie Nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Motion d'ordre, 3.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, adoptée, 5819.
Séances du samedi, adoptée, 11393.

PROJETS DE LOI.

Prestation des serments d'office, dépôt et 1ère lect., 4.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adopt., 10232.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898.—Amendements du Sénat, adopt., 10987.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et ad., 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Bassin de radoub à Port-Arthur, dépôt, 9871; 2e lect. et aodpt., 10119.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Galerie Nationale du Canada, dépôt, 8990; disc. en comité et rapport, 9252, 9266.

QUESTIONS.

Achat du charbon gallois, 812.
———Terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
———Terrain au port de Vancouver, 5325.
Achats d'horloges, 9483.
———Meubles d'occasion, 9484.
———Pendules, 8702.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Barrage de la rivière Saint-Charles, 8702.
Bassin de radoub à Esquimalt, 8886.
———Québec, 814, 7600.
Bayfield, H.-A., 3126.
Berges de la rivière Saint-Charles, 711.
Brise-lames dans la rivière Achigan, 818, 3663.
———L'Ardoise et Black-Point, 7602.
———New-Harbour, 10123.
———Pabos, 981.
———Souris, 5322.
———Trois-Pistoles, 11521.
———Victoria, C.-A., 8701.
Bureau de poste Arthabaska, 608.
———Fairville, N.-B., 3130.
———Maisonneuve, 624.
———Rigaud, 826, 11132.
———Saint-Lin, 817.
———Victoria, C.-A., 11523.
Buskard, George-F., 604.
Cale de construction de Québec, 4571.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598.
Cape Breton, drague, 1589.
Champoux Frères, 8363.
Collin, Joseph, 12146.
Construction de quais, 9111.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destinés au comté d'Antigonish, 2438, 2691, 3666.
D'Israéli, Qué.—Promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dragage.—Ile du Prince-Edouard, 8899.
———Lower-Montague, 10131.
———Rivière Miramichi, 598.
———Rivière Saint-Charles, 6617.
———Title-Passage, 7688.
Dragueur *Industry*, 622.
———*Restigouche*, 6947.
Dunn, Albert, 7435.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Ecluses de la rivière Saint-Charles, 4571, 8887.
Edifice public.—Acton-Vale, 9111.
———Bassano, 824.
———D'Israéli, 6945.
———Kentville, 3127.
———Montcalm, Qué., 11391.
———New-Carlisle, 7841.
———North-Sydney, 3664.
———Prince-Rupert, 2693.
———Saint-Lin, 3663.
———Stellarton, 979.
Emploi du Dr Giroux, 12146.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2239.
Fort St. Lawrence.—Inspecteur du dragage, 1587.
Fraserville.—Port, 1038.
Gages payés aux journaliers, 978
Glace artificielle, 2692.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Grand'Mère.—Edifice public, 1037.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7681.
Hudson, Qué.—Chemin du quai, 976.
Ingénieurs des travaux publics dans I.P.-E., 8898.
Kennedy, Isaac, 1599.
L'Achigan, travaux sur la rivière de, 9612.
L'Assomption.—Quai, 9612.
———Travaux publics, 9612.
Lazaret de Tracadie, 607.
LeBlanc, Maurice, 7843.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Maskinongé, dép. de $150,000 dans, 10434.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Mur de soutènement à Carleton, Qué., 11391.
Orange, George, 2439.
Parc Lafontaine, Montréal, 7246.
Paré, Anthime-T., 648.
Paspebiac.—Quai, 10836.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai.—Baie Saint-Paul, 11390.
———Baie St-Peters, I.P.-E., 3131.
———Berthierville, 2435.
———Cap-de-la-Madeleine, 1788.
———Cole-Harbour, 3129.
———Graham, Vaudreuil, 827.
———Grande-Rivière, 2233.
———Hull, 596.
———Lanoraie, 2692.
———Ile-Perrot, 10123.
———L'Assomption, rivière, 817, 3663.
———L'Islet, 1784.
———Pontbriand, 594.
———Richibouctou, 9488.
———Saint-Germain, 2234.
Recettes de l'Intercolonial, exercice 1911-12, 11525.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Restigouche Boom Company, 7847.
Revelstoke.—Edifice public, 2684.
Rigaud.—Bureau de poste, 8363.
Rivière Nouvelle, 10830.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice, 9612.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
Slack, W.-J., 3134.
Spénard, Georges, 647.
Soumissions pour des chalands à trémie, 5320.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Steamers de l'Etat, 592.
Surveillant des travaux dans Bonaventure, 7843.
Travaux dans la rivière de l'Est, à Pictou, N.-E., 4192.
Travaux de Port-Hood, 975.
Travaux publics à Saint-Lin des Laurentides, 12147.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil, 1788, 10121.
Vallée, Napoléon, 8363.
Yarmouth.—Bureau de poste, 3130.
———Dragage du port, 3130, 4015.
Young, Murdock, 3126.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

RAPPORTS.

Rapport des bibliothécaires, 5.

ROSS (Duncan-Campbell) *Middlesex-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 1311, 1945.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5247.

DOCUMENTS.

Campbell, Clarence-T., M.D., 2728.
Colligan, Thos, 1583.
Morgan, J., 2480.

PROJETS DE LOI.

Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; disc. des art., 3117; 3e lect., 3183.

QUESTIONS.

Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622, 1396.
Itinéraire de la poste rurale, 620.

SCHAFFNER (Frederick-Lawrence) *Souris.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10604.
Loi des Epizooties, 9895.
Loi des Grains, 9381.
Primes aux volontaires, 9174.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9336.

DOCUMENTS.

Inspection médicale des immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.

QUESTIONS.

Immigration des Etats-Unis, 6454.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1190.

PROJETS DE LOI.

Compagnie d'acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Gogarty, Fanny, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., et adoption, 6942.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e lect., 10409; 3e lect., 11062.

SEGUIN (Paul-Arthur) *L'Assomption.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4179.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8589.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5877.

DOCUMENTS.

L'Assomption.—Liste des renvois, 2471.
Laurentides, Qué.—Edice public dans la ville des, 11136.
Repentigny.—Gardiens de phares, 11136.

SEGUIN (Paul-Arthur)—*Suite.*

QUESTIONS.

Chaput, Jos, 1538.
Gaudet, J.-D., 1538.
Joliette.—Bureau des douanes, 1533.
———Destitutions à l'arsenal, 1594.
———Sous-percepteur des douanes, 1538.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 818, 3663, 9612.
L'Assomption.—Quai, 817, 3663, 9612, 12146.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice public, 817, 3663, 9612.
———Travaux publics, 12146.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.

SEVIGNY (Albert) *Dorchester.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4642.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2304.
Forces navales de l'empire, 4856.
Montréal.—Commission du port, 1575.

QUESTIONS.

Canadian Biscuit Company, 4565.
Commission du pilotage, 2441.

SEXSMITH (John-A.) *Peterborough-Est.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7945.
Loi des Banques, 10633.

Discussion des subsides:

Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10684.

MOTIONS.

Industrie fruitière.—Adoptée, 2324.

SHARPE (Samuel) *Ontario-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1768.
Loi des Banques, 1959, 10378, 10578.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Transports dans l'Ouest, 6136.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 4108.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3051, 3079.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

PROJETS DE LOI.

Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Loi des Compagnies, dépôt, 151, 1ère lect., 152.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.

QUESTIONS.

Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Farmers' Bank, 641, 820.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623.

SHARPE (William-Henry) *Lisgar.*

PROJETS DE LOI.

Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407; 3e lect., 6936.
Compagnie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lect., 6394.—Amendement par le Sénat, 7980.
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adop., 9225.
Compagnie du chemin de fer Southern Central Pacific, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

SINCLAIR (John-H.) *Guysborough.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Budget général, 10953.
Caisse de prévoyance de semployés des chemins de fer de l'Etat, 739, 779.
Commissaires du port de Québec, 8276.
Commission du port de Montréal, 931.
Discours sur l'adresse, 457.
Duchemin, M., 679.
Encouragement de l'agriculture, 8318.
Forces navales de l'empire, 1269.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6865.
Hôtel de la Monnaie, 8919.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1852, 2043, 2047, 8804, 9124, 9130.
Loi des Banques, 10413.
Loi uniforme de naturalisation, 2464.
Macdonald, Alexander, 1011-1016.
Marine marchande du Canada, 932.
McNeil, Lauchlin, 886.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7806.
Pollution des eaux navigables, 8873.
Protection des douanes et des pêcheries, 3425, 3388.
Radiotélégraphie, 798.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7387.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8384.
Commission du port de New-Westminster, 2610.
Commissaires du port de North-Fraser, 2660.
———Vancouver, 9155.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3121.
Forces navales de l'empire, 4422, 4616, 4625, 4739, 5418, 10253.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Radiotélégraphie, 8936.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12237.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10696.
Arts agriculture et stat.—Expositions, 10696.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chemin de fer Intercolonial, 6980, 11642.
Commission du Service civil, 6671.
Construction de feux et balises, 11116.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Distribution des documents parlementaires, 11869.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8949.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Examen des capitaines et des seconds, 11039.
Halifax.—Port, 7008.
Hôpitaux de marine, 11122.
Impression des billets fédéraux, 6693.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 10991.
———Dépenses casuelles, 12399.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.

DOCUMENTS.

Archibald, A.-D., 1033.
Barss, Archibald, 1029, 4196.
Boudreau, William, 10124.
Bowles, James, 2477, 4195.
Brady, M.-F., 681.
Canal de Panama, 984.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Carrigan, Rufus-D., 3135.
Coe, A.-B., 4195.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrats pour transport des dépêches cancellés dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Conway, Patrick, 2479, 4196.
Cox, A.-B., 895.
———Fred.-E., 1030, 4196.
Cummings, John, 1030.
Davis, John-W., 681, 4195.
Déclaration d'Alexander McInnis, 8385.
———Allan McAskill, 8386.
Dépense totale pour enquêtes quant à ingérence politique, 12147.
Destitution projetée de J.-J. McNeil, à Grant's Lake, N.-E., 2476.
Destitutions dans le comté de Digby, N.-E., 4572.
Destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysborough, N.-E., 4575.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Ehler, Wm-E., 8366.
Embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysborough, N.-E., 2474.
Enquête du commissaire Dumoulin dans Guysborough, N.-E., 4195.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fougère, Frank, 4196.
Fourniture de la glace à l'Intercolonial, à Mulgrave, N.-E., 2479.
Giffin, Charles-G., d'Isaac's-Harbour, N.-E., 2474.
Girrior, W.-A., 4196, 8983.
Goulman's-Point.—Brise-lames, 4576.
Guysborough, N.-E.—Construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Hadley, Everett, 4195.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hendebee, D.-S., 4195.
———Robert, 4195.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Henlow, Henry, 1029, 4195.
———Stanley, 1029, 4195.
———W.-H., 1029, 4195.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Huttie, W.-E., 4196.
Importations et exportations, 3669.
Instructions à H. F. Duchemin, 2478.
Journaux subventionnés, 8902.
Kelly, Edward, 4195.
Langley, Sanford, 1030, 2478, 4196.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Mathews, W.-G., 895, 4915.
McCutcheon, M., 895, 4195.
McDougall, H.-F., 9870.
McInnis, Alex., 2478, 4196.
McKinnon, William, 4196, 7606.
McMillan, J., 2475, 4196.
Milward, John, 681, 4195.
Munro, E.-L., 2479, 4196.
———H.-P., 4196.
———Levi, 4196.
———W.-L., 4195, 4576.
Myers, Freeman, capit., 2478, 4196.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
Octroi de licences pour mise en conserve du homard, 2728.
Officiers de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pride, Freeman, 4195.
Pye, L.-W., 1029, 4195.
Rawling, Elias, 2474.
Reeves, J.-F., 2478, 4196.
Reid, David, 2479, 4195.
Richard, Stephen-C., 3670, 4196.
Roberts, Alex., 4195.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M., 4195.
Ryan, Patrick, 4915.
———Philip-H., 2478, 4196.
Salsman, A.-W., 964, 4195.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Shea, Patrick, 2473, 4195.
Smith, Sam., 4196.
Sullivan, Thos., 4915.
Sutherland, David, 4195.
Taylor, George, 2478, 4196.
Tory, H.-C., 4195.
———H.-L., 895.
Transport des malles entre Guysborough et Charles-Cove, N.-E., 2477.
———Heatherton et Guysborough en 1912, 681.
———Linwood et Grosvenor, N.-E., 2477.
———Sherbrooke et Mosher's River, N.-E., 2477.
Webber, James-W., 4196.
White, James, 3670.
Wilkinson, Alex., 2480, 4196.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11625.
Contrats de ministère des Postes, 11769.
Demande de documents, 1401.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-E., 11770.
Explication sur un fait personnel, 1191.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888.
McGrath, Matthew, 11749.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Question de privilège, 4499.
Richards, Stephen-C., 11080.
Ryan-Byers, affaire, 8387.
Service de poste rurale, 11748.

INTERPELLATIONS.

Demandes de rapports, 7153.
Election d'Antigonish.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6619, 6712.

QUESTIONS.

Accidents à la navigation, 4301.
Achat de wagons particuliers, 815.
Achats du ministère des Postes, 9481.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Bouées à Guysborough, 4570.
———Isaac's-Harbour, 819.
———Port-Bickerton, 5321.
Brise-lames.—Goulman's-Point, 4567.
———New-Harbour, 10123.
———Victoria, 8701.
Cabotage canadien, 1600.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
———pour sacs du courrier, 7429, 8355.
Caisse d'épargne de l'Etat, 1785.
Caisses d'épargnes postales, 1599.
Canada, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 10236.
Cargaisons maritimes, 1600.
Casey, Henri, 8035.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Cole-Harbour.—Quai, 3129.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1037.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Commissaires du port de Montréal, 10123.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil Consultatif des Pêcheries, 614.
Corde de manille, 10709.
Courrier entre Guysborough et Heatherton, 1395.
Davis, John-W., 643.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1034.
Ehler, W.-E., 8365.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 594, 2003.
Entreprises de bouées, 7158.
Erinville.—Maître de poste, 7836.
Esquimalt.—Bassin de radoub, 8886.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Gages payés aux journaliers, 978.
Garde-pêche de la rivière Sainte-Marie, 8035.
Gunhild, 1785.
Guysborough.—Employés de douane, 9110.
———Gardes-pêche, 1534.
———Homarderie, 4570.
Hattie, W.-A., 651.
Hendsbee, Robert, 71?

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Immigration des Orientaux, 1188.
Importations et exportations de Terre-Neuve, 4301.
Isaac's-Harbour.—Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
McCutcheon, M., de Sonora, 714.
Milward, John, 644.
Montréal.—Capitaine du port, 1535.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Murray, David, 978.
New-Chester.—Directeur de la poste, 3280.
New-Harbour.—Directeur de la poste, 8037.
Oyster-Ponds.—Douanier, 7684.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Parc à homards à Canso, 639.
———Goldboro, 640.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 640.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Primes de pêche, 8701.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Queensport.—Gardien de phare, 8365.
Rawding, Elias, 714.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Réforme du Sénat, 11133.
Reid, David, 651.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Roper, commandant, 6455.
Salsman, A.-W., 713.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Service du courrier entre Boylston et South-Manchester, 4567.
———Guysborough, Larry's-River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
———Sherbrooke et Sheet-Harbour, 3223.
———Sherbrooke et Sunny-Brae, 11907.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
South-Manchester.—Bureau de poste, 4017.
Stations de sauvetage dans les Provinces maritimes, 1779.
Title-Passage.—Dragage, 7687.
Torbay.—Gardien de phare, 8037.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Victoria.—Bureau de poste, 11523.
Voitures à marchandises de l'Intercolonial, 1179.
Webber, James-M., 8037.
White, James, 3669.
White-Head.—Douanier, 2227.

SMITH (William) *Ontario-Sud.*

DÉBATS.

Loi des Epizooties, 5891.
Smith, Lyman, 7102.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10698.
Fermes expérimentales, 10569.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 7245

SMITH (William)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, motion de renvoi, défaite, 4001.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Campbellford, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

SMYTH (William-Ross) *Algoma-Est.*

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4790.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de l'est de l'Algoma, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc., 2201; 3e lect. et adoption, 2202.
Nipissing Central Ry. Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson), *Grey-Est.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, service de la trad. du hansard, 12307.
Règlement de la Chambre, 6359.

COMMUNICATIONS.

Achat par l'Etat des obligations de 3 p. 100 de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Blue, C.-S., 5.
Budget supplémentaire, 5820.
Donelly, James-J., 11389.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., décision de la Chambre, 3857, 3861.
Nomination de traducteurs, 12004.
Nomination d'un sténographe des comités, 12218.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184.
Sanction de lois par Son Excellence l'Administrateur, 5108.
Sanction royale devant être donnée à certains bills, 7683, 7721.
Vacance du siège électoral de Bruce-Sud, 11389.
——Châteauguay, 12145.
Young, E.-C., 5.

DÉCISIONS.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel à la Chambre par Pugsley, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

DÉCISIONS.

Débat sur l'affaire Donaldson, 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette *Advocate*, 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial.—Bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motion Macdonald, subvetnions au Nord-Caandien.—Irrégulière, 12138.
Motion Mondou, déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motion Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique.—Irrégulière, 12141.
Motion Oliver, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12135.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Question préalable, pas d'amendement, 7938.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246, 7249.
Règlement de clôture, 9866.

INCIDENTS.

Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Bowie, capit. H.-W., 1437.
Charges fixes de compagnies de chemin de fer, 9245, 9247.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Daoust, Charles-R.—Limite d'âge, 12317.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.
Impression des réponses aux questions, 3220.
Interpellation Verville, 8353.
Lanark-Sud.— Cacance du siège électoral, 12375.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Observation sur les motions, 687.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Question de procédure, 8705.
Résolution *re* forces navales de l'empire, 706.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Débats français, distribution des, 11394.
Miller, R.-C., 5323.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

MESSAGES.

Communication du Gouverneur général, 7149.
Sanction royale à certains projets de lois, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721.

NOMINATIONS.

Blue, C.-S., 5.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Noailles, Louis, 1437, 1884.
Young, E.-C., 5.

OBSERVATIONS.

Règlement de la Chambre, 6539, 6569, 6572, 6573.

QUESTIONS.

Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.

RAPPORTS.

Classement des employés de la Chambre, dépôt, 12144.
Election générale, 151.
Elections partielles, dépôt, 5820.
Régie interne, 809.

STANFIELD (John) *Colchester.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 660.
Caisse de prévoyance des employés de chemins de fer de l'Etat, 779.
Duchemin, M., 680.
Loi des Epizooties, 9894.

Discussion des subsides:

Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.

STEELE (Michael) *Perth-Sud.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3979.
Colis postaux, 12177.
Meek, Frank-William, 12078.

QUESTIONS.

Distribution du volume "Mauvaises Herbes", 635.
Liste d'adresses postales du ministère de l'Agriculture, 636.
Nombre des cultivateurs canadiens, 636.

STEVENS (Henry-Herbert) *Vancouver.*

DÉBATS.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3488.
Commissaires du port de Vancouver, 8742.
Forces navales de l'empire, 1249, 3935.
Loi des Banques, 10425.
Réserve indienne de Kitsilano, 8734.
Traité anglo-japonais, 7221, 7309, 7317.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 3976.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Forces navales de l'empire, 4635, 9649.

STEVENS (Henry-Herbert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Loi des Inspections et de la vente, 12286.

PROJETS DE LOI.

Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Grand Lodge of the Benevolent & Protective Order of Elks of the Dominion of Canada, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; discussion, 2674; 3e lect. et adoption, 2676.

QUESTIONS.

Trafic de l'opium en Chine, 4563.

STEWART (Dugald) *Lunenburg.*

DÉBATS.

Protection des douanes et des pêcheries, 3441.

Discussion des subsides:

Anse Nord-Ouest, (île Tancook), 11804.
White-Point.—Brise-lames, 11805.

QUESTIONS.

Quai de Sheet-Harbour, 6454.

STEWART (Thomas-Joseph) *Hamilton-Ouest.*

QUESTIONS.

Importation de portes, 2232.

SUTHERLAND (Donald) *Oxford-Sud.*

DÉBATS.

Création d'un système de crédit agricole, 3264.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3981.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12232.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Graines supérieures pour fermes et jardins, 10686.
———Industrie du bétail, 10695.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11882.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 4006, rejeté, 4007.

QUESTIONS.

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Prime sur étalons pur sang, 3859.

TAYLOR (James-Davis) *New-Westminster.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11926.
Classement du personnel des Communes, 12311.
Donaldson, affaire, 8190.
Uniformité des tarifs de transport, 11281.

Discussion des articles:

Commissaires du port de North-Fraser, 2652, 2658, 3106.
Commission du port de New-Westminster, 2609, 2643, 3104.

DOCUMENTS.

Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.

INTERPELLATIONS

Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196.

PROJETS DE LOI.

Bankers' Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Burrard, Westminster Boundary Railway & Nav. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; en comité, 11058; 3e lect. et adoption, 11060.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Commissaires du port de North-Fraser, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; rep. de la disc., 2652, 3106; rapp. du bill, 3107; 3e lect., 3173.
Commissaires du port de New-Westminster, 1ère lect. 1437; 2e lect., 1739; disc. des art., 2609, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.

THOBURN (William) *Lanark.*

DÉBATS.

Budget général, 10840.

THOMPSON (Alfred) *Yukon.*

DÉBATS.

Hôtel de la Monnaie, 8912, 9372.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3994.
Galerie nationale du Canada, 9263.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10559.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6677.

DOCUMENTS.

Granton, W., 1584.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.

THOMSON (Levi) *Qu'Appelle.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2757, 2780.
Loi des Banques, 2534, 10638.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8110.

THOMSON (Levi)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Remise de droit sur rails d'acier, 7079.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9333.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4841, 5760, 9767.
Loi des Inspections et de la vente, 9956.
Power, Lenore, faire droit à, 12084.

DOCUMENTS.

Destitutions à Qu'Appelle, 898.

INCIDENTS.

Bureau de poste de Sintaluta, 11595.

QUESTIONS.

Canadian Northern, statistiques, 11904.
Hastings, James-W., 10709.
Inspecteurs de homesteads à Moosejaw, 822.
———Regina, 823.
———Swift-Current, 823.
Sintaluta.—Revenu de la poste, 10709.
Smith, Jacob-K., 11521.

THORNTON (Charles-Jonas) *Durham.*

DÉBATS

Loi des Inspections et de la vente, 9965.

Discussion des articles:

Loi des Inspections et de la vente, 12287.

DOCUMENTS.

Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1911, 9112.

TOBIN (Edmund-William) *Richmond-Wolfe.*

DÉBATS.

McNeil, Lauchlin, 879.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9692.

DOCUMENTS.

Annulation du contrat de M. E. Bougie, 8366.
Bureau de poste.—D'Israeli, 11136.
———Weedon Station, 9871.
Courrier entre Brompton et Windsor-Mills, 9871.

INCIDENTS.

Bougie, M.-T., 12453.
Champoux Frères, 12469.

QUESTIONS.

Adam, E.-S., 649.
Carrier, William, 648.
Champoux Frères, 8362.
Dionne, A.-E., 650.
D'Israéli.—Edifice public, 6945.
———Promesses de vente d'immeubles, 8362.
Lambert, M., 649.
Transport de sacs du courrier à Bromptonville, 5324.

TURGEON (Onésiphore) *Gloucester.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8780.
Discours sur l'adresse, 129.
Forces navales de l'empire, 2634, 2732.

TURGEON (Onésiphore)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1817.
Northern New Brunswick Seaboard Ry. Co., 12008.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7885.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4769, 5610, 9684.
Loi des Banques, 10404, 10577.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8975.
Edifices publics d'Ottawa, 12479.

DOCUMENTS.

Chiasson, Edouard-D., 3558.
DeGrâce, Louis, 3558.
Doucet, Frédérick-F., 686.
Dragage à Bathurst par le *Restigouche*, 686.
Friolet, Henri, 1580.
Gloucester.—Destitutions, 686.
———Travaux publics, 686.
Hachey, Donald-J., 687.
Johnson, Bert, 2326.
Melançon, Joseph-J., 686.
Robichaud, Joseph-L., 686.
Roy, Mme Marcelline, 11909.
Savoie, Sébastien, 1580.
Southwood, Richard, 1580.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11196.
Chiasson, Edouard, 8975.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.

QUESTIONS.

Bathurst.—Levée des lettres, 6699.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Gloucester.—Transport du courrier, 4056.
Restigouche, dragueur, 6947.
Tracadie.—Lazaret, 607.

TURRIFF (John-Gillanders) *Assiniboia.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 267.
Droit sur les machines à fossoyer, 6861.
Forces navales de l'empire, 3566.
Loi des Banques, 1311, 2517.
Macdonald, Duncan, 833.
McNeil, Lauchlin, 859.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6741.
Richelieu-Ontario, Cie, 3418.
Service postal transatlantique, 7424.
Discussion des articles:
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505.
Cie d'assurance contre le feu, North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3048, 3079.
Cie du chemin de fer Canadian Western, 4552.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097.
Forces navales de l'empire, 4707, 5369.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Western Canada Mortgage Corporation, 2675.

TURRIFF (John-Gillanders)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Bain, James, 6943.
Cameron, Angus, 2475.
Directeur de la poste à Alameda, 669.
Dishaw, D., 1583.
Hayes, J., 1581.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Rutherford, John, 721.
Taylor, John, 1030.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159
Vente du ¼ N.-O. de la section 29-10-18 ouest, 7606.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire, 2e lect., amendement, 3592.

PROJETS DE LOI.

Athabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., et adoption, 3898.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Bayfield, H.-A., 3126.
Bureaux loués à Ottawa par le ministère des Postes, 8597.
Cadenas pour sacs du courrier, 7430.
Dickin, George, 1185.
Dorsett, W.-E., 1183.
Emissions d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête au sujet des bureaux de poste de Moosejaw, 7842.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Importations à vil prix, 605.
Inspecteurs de homesteads à Estevan, 713.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Prince-Rupert, édifice public à, 2693.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Rutherford, John, 634.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.
Young, Murdock, 3126.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire, amendement Turriff rejeté, 4411.

VERVILLE (Alphonse) *Maisonneuve.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6187, 6223.
Budget général, 10762 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3198, 3204.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8091.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5205, 5935, 9774.
Grève des photograveurs, 7979.
Discussion des subsides:
Législation.—Impression, etc.—6934.
Travaux publics.—Appointements, 11400.

VERVILLE (Alphonse)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Correspondants de "La Gazette du Travail", 6465.
Echantillon de cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.

INCIDENTS.

Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explications sur un fait personnel, 4499.
Grève de Porcupine, 2167.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.

PROJETS DE LOI.

Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Bureau de poste à Maisonneuve, 624.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Dominion Steel Works, 11901.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Facteurs, service des, 2002.
Hough, George, 10710.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Procès relatif à l'élection de Maisonneuve, 3132.
Salaires sur l'Intercolonial, 6457.

WALLACE (Thomas-George) *York-Centre.*

PROJETS DE LOI.

Mayers, Emma, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adopt., 6936.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.

WARNOCK (David) *Macleod.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 2531, 10582.
Loi des Epizooties, 9892 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3323.

Discussion des articles:

Cie du chemin de fer Canadian Western, 4550.
Forces navales de l'empire, 5185, 5921.
Primes aux volontaires, 9174.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11992.

DOCUMENTS.

Offspring, J., 1581.

PROJETS DE LOI.

Deslandes, Georges-Sentis, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect. et adoption, 10408.

WARNOCK (David)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Ventes de terres dans l'Alberta, 7687.

WEBSTER (John) *Brockville.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7944.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10694.
Arts, agriculture et stat.—Expositions, 10690.

WEICHEL (William-George) *Waterloo-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3637.

WHITE (Gerald-Verner) *Renfrew-Nord.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8028.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11359.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11472, 11489.

PROJETS DE LOI.

Canal de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2662, 2701, 3173; 3e lect. et adopt., 3177.

QUESTIONS.

Importation de plaques pour murs, 2234.

WHITE (William-Henry) *Victoria, Alta.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5225, 5740.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11382.

DOCUMENTS.

Renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de Victoria, Alta., 2476.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Gray, Ambrose, 11906.

WHITE (Hon. William-Thomas) *Leeds.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 86.
Banque et commerce de banque, 11911, 11932.
Banques, loi des, 1299, 1887, 2409, 2555, 10275, 10574, 10957.
Budget général, dépôt du, 1913-1914, 2642.
Convention commerciale avec les Antilles, 928, 2079, 9035.
Crédit agricole, 3266.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Droit sur les machines à fossoyer, 6851.
Emigrants, protection des, 12437.
Forces navales de l'empire, 1351.
Landry, André, 6762, 6796.
Macdonald, Alexander, 1011.
——Duncan, 831.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8498.
Monnaie d'Ottawa, 8904, 9365.
Phares et des côtes, service des, 6409 et suiv.
Présidence du comité, 6192.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12140.
Règlement de la Chambre, 6530.
Révocations à Descouse et à Arichat, 949.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3474.
Subsides, loi des, 2e lect., 11938.
Subsides et les forces navales de l'empire, bill des, 12503.
Subventions au Canadian-Northern, 12041, 12130.
Traité anglo-japonais, 7183, 7236.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3902.
Banques, loi des, 1887, 1922, 10374.
Brevet d'A.-D. Richard, 3899.
Budget général, 6400, 6469, 9900, 10834, 10918, 10933.
Caisses d'épargne de Québec, 10825.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2678.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2646.
Forces navales de l'empire, 7509, 9399.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4558.
Ordre indépendant des Forestiers, 7394.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204, 12209.
Primes à l'extraction du plomb, 10827.
Regal Trust Co., 3522.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12226.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6479, 6683.
Commission Internationale, 12396.
Commission pour paiement de l'intérêt sur dette publique, 6694.
"Coût de la construction" du Transcontinental, 7038.
Gouvernement civil.—Dépenses non prévues, 6502.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Chemin de fer Pacifique Canadien, 617, 618, 619, 620.
Comptes publics, (dépôt), 84.
Lettres F.-D. Jones *re* ciment, 91, 98, 99, 100.
Liste des actionnaires des banques autorisées, 84.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Rendement aurifère du Canada, 8914-5.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, Pugsley, 6704.
Algoma Steel Co., 7065.
Banque Internationale du Canada, 2272.
Barry-Bay, désastre de, 3289.
Budget en français, 6611.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8605.
Demandes de documents, 1400.
Quorum, pas de, 4784.
Rapport demandé, 11655.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Remise de droits sur rails d'acier, 7058.
Version française du budget de 1913-14, 6653.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4415.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8462.
Crédits supplémentaires, 8991.
Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Farmers' Bank, 6938.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
Tarif douanier, 6639.

MOTIONS.

Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, (83 à 10), 11937.
Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avance, adoptée, 11910.
Crédits à voter, acceptée, 7107.
Loi de Finance, adoptée, 12007.
Loi de Subsides, 2e lect., adoptée, 9365.
Monnaie d'Ottawa, 2e lect., adoptée, 9365.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, amendement, à annexe; adoptée, 12209.

PROJETS DE LOI.

Loi des Banques, dépôt et 1ère lecture, 1299; 2e lect. et disc., 2350; renvoi au comité des banques et du commerce, 2569; 3e lecture et adoption, 10983; amendements du Sénat, 11911; 2e lect. et adoption, 11938.
Caisses d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438; 2e lect. et disc., 10825.
G.-T.-P., obligation du, 3e lect., 1620, 1887.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484; 2e lect. et disc., 10827; 3e lect. et adoption, 10828.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9936.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adop., 9373.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt et 1ère lect., 12143; amendement, 12209; 3e lect., 12211; adoption, 12218.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939; 3e lect. et adoption, 12488.
Tarif des douanes, 3e lect. et adoption, 11789.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adoption d'une loi de finance, 1ère et 2e lect. et adoption, 7154.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Hôtel de la Monnaie, dépôt, 8037; disc., 8904; 1ère et 2e lect. et adoption, 8920.
Loi des Banques, dépôt, 1294; 1ère et 2e lect. et adoption, 1299.
Obligations du G.-T.-P., achat des, dépôt, 902;disc. en comité, 1605; 2e lect., 1620 adopt., 1620.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt, 11910; disc. en comité, 12140; rapport et 1ère lect., 12141; 2e lect. et adoption, 12142.
Primes à la fabrication de l'acier, 1ère lect., 2e lect. et adopt., 10483.
Primes sur le plomb, dépôt, 10351; disc. en comité, 10438 et suiv.; 2e lect. et adoption, 10483.
Somme à voter pour subsides, 7106; adopt., 7107.

QUESTIONS.

Auditeur général, 10435.
Banque Internationale, 11524.
Burdett.—Poste de douane, 825.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Cie du chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 7159.
Circulation monétaire, 8596.
Clôture de fil de fer, 595.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Douanes à Gleichen, 824.
———Joliette, 1533.
Douaniers de Yarmouth, 1308.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête sur banque Farmers', 641, 820.
———banque Internationale, 11524.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Farmers' Bank, 2802.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Gaudet, Ag., 1537.
———J.-D., 1538.
Incursions des Fenians, indemnité, 7433.
Joliette.—Sous-percepteur des douanes, 1539.
Mack, S.-E., 819.
McGougan, J.-McKay, 1536.
Monnaies canadiennes, 8700.
Murray, David, 978.
Naufrage du *Mayflower*, 7248.
Osborne, Frank-A., 1037.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 617.
Préférence britannique, 597.
Roberge, Jean.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4566.
Tarif douanier, 2062.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs. 1191.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

RAPPORTS.

Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1584.
———(vol. 2), 2328.
———(vol. 3), 1438.
Société Royale du Canada, dépôt.
Supplément du 14e rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

WILCOX (Oliver-J.) *Essex-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6853.
McNeil, Lauchlin, 868.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9764.

QUESTIONS.

Taux des câblogrammes, 3127.

WILSON (Charles-Avila) *Laval.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 568.
Demande de documents, 4419.
Loi modifiant loi des pénitenciers, 11656.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6737.
Pomminville, Dr J., 961.
Présidence du comité, 6209.
Règlement de la Chambre, 6577.

Discussion des articles:

Chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 3520.
Forces navales de l'empire, 4836, 5257, 5775.

Discussion des subsides:

Administration de la Justice.—Traitement du personnel, 11289.
Canal de la Vallée de la Trent, 11589.
Exercices militaires annuels, 11375.
Ministère des Postes.—Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Pénitencier Saint-Vincent de Paul, 11294, 11311.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11472.

DOCUMENTS.

Dorion, Eugénie, 966.
Dragage de la rivière des Prairies, 953.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Gents, W., 1583.
Liste des fonctionnaires que le gouvernement a remerciés de leurs services, 2348.
Pomminville, Dr J., 961, 966.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 12215-12218.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Demande de documents, 4418.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1177.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.

WILSON (Charles-Avila)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Roy, J.-N., Dr, 4189.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.

WILSON (Gordon-Crooks) *Wentworth.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 526.

WILSON (Gordon-Crooks)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.

WRIGHT (William) *Muskoka.*

DÉBATS.

Budget général, 10842.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 9736.
Loi des Banques, 10383.

SECONDE PARTIE—SUJETS

ORDRE DES SUJETS :—

Ajournements, Budget, Comité Communications, Débats, Décisions de l'Orateur, Discours du Trône, Discussion des articles, Discussion des subsides, Documents, Incidents, Interpellations, Messages, Motions, Projets de loi, Projets de résolution, Questions, Rapports, Scrutin, Subsides.

AJOURNEMENTS.

Ascension, 8988.
Cendres, (mercredi des), 2795.
Noël—Vacances de, 1293, 1437.
Pâques—Vacances de, 6245, 6504.

BUDGET.

Dépôt du budget de 1913-1914, 2642.
Discussion générale, 6363, 6400, 6469, 9900.
Supplémentaire, 1913-1914, 10641, 10933; dépôt, 5820.
Version française, 6362.

COMITÉS.

Agriculture et colonisation, 376.
Banques et Commerce, 375.
Bibliothèque, 378.
Bills d'intérêt privé, 374.
Chabot, M., comité spécial, modification du.
Chemins de fer et Canaux, 373.
Compte rendu officiel des Débats, 378.
Comptes publics, 375.
Economie interne, 5
Forêts, cours et chutes d'eau, 378.
Impressions, 374.
Marine et Pêcheries, 377.
Mines et minéraux, 377.
Ordres permanents, 374.
Pensions aux vieillards—Comité d'enquête spécial, 2219.
Privilèges et élections, 372.
Pouvoirs des comités permanents, 378.
Roche, M., membre du comité de l'Agriculture, 652.

COMMUNICATIONS.

Blue, C.-S., promotion de, 5.
Emigration japonaise, 7769.
Galbraith, Frederick, nomination de, 5.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations de 3%, 2164, 2183.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., rapport, 3861.
Ouverture de la session, 1.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184, 7683, 7721.
Sanction de lois par son Excellence l'Administrateur, 5108.
Young, E.-C., nomination de, 5.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6263 à 6354 et suiv.
Achat et vente de mouton par le ministre de l'Agriculture, 657 à 664.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215, 2216.
Ajournement du comité général, 6080 à 6236.
Directeur de la poste à Alameda, 678.
Amélioration des grandes routes, 8416 à 8457, 9072, 9103.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12322 à 12367.
Amendement de M. Maclean, Halifax, 7917 à 7939.
Andover, à Saint-Jean, N.-B., ligne d', 12010, 12011.

DÉBATS—*Suite.*

Application de la question préalable, 7634-35.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281-84.
Baldwin, Eugène O., 8247 à 8261.
Banque et commerce de banque, 11911-32.
Bent, Lemuel, 997.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493 à 12514.
Budget général, 9900 à 9936, 10715 à 10957.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132, 7140, 7143.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733 à 793.
Calgary-Fernie, Compagnie du chemin de fer, 12029.
Canada Northwest, Loan and Mortgage Co., 7561, 7562.
Canadian Northern, Compagnie des embranchements du, 7980.
Canadian Northern, embranchements du, message du Sénat, 11722.
Canadian Northern, subventions au, 12033, 12075, 12086, 12110, 12114, 12130.
Motion Oliver, 12134.
Canadien du Nord d'Ontario, chemin de fer, 8698; retrait d'un bill relatif au chemin de fer.
Canal de la baie Georgienne, 2693, 2701, 2720, 2723, 3858.
Canal de Panama.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Chemins de fer de l'Etat, amendements du Sénat à la loi des, 12375 à 12383.
Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 2372.
Citation de R. C. Miller, à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12301 à 12320.
Colis postaux, 1540 à 1570.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9101.
Commandes de l'amirauté au Canada, 970.
Commercial Acetylene Company of New York, 10641.
Commission de conservation, 9976.
Convention commerciale avec les Antilles—906 à 928, 2064 à 2084, 8992, 8997, 9015, 9024, 9053.
Cour Suprême, traitement du registraire, 8281, 8287.
Crédit agricole.—Création d'un système de, 3226-3272.
Creusement de la rivière de l'Est, 665, 668.
Demande de documents, 4419.
Déplacement des gares terminales, 7944.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Descouse, destitutions à, affaire Landry, 4067.
Descouse et à Arichat-ouest, renvois à, 836, 847, 850, 942 à 949.
Devereux, Charlotte, 6901, 6913, 6923.
Discours sur l'adresse, 6, 14, 25, 4243, 50, 86, 115, 119, 129, 137, 160, 165, 184, 199, 204, 209, 210, 224, 247, 253, 257, 267, 291, 305, 338, 354,

DÉBATS—*Suite.*

379, 392, 410, 430, 457, 473, 476, 486, 490, 514, 524, 526, 556, 568, 581, 586, 587, 588, 589.
Discours sur l'adresse.—Amendement Laurier, 42; amendement Mondou, 581.
Donaldson, affaire, 8174, 8237.
Donaldson, Arthur, 8031, 8033.
Droits sur les machines à fossoyer, 6845, 6861.
Duchemin, M., 679, 680.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Election d'Antigonish, 10485 à 10572.
Emigrantes, protection des, 12521 à 12525.
Encouragement de l'Agriculture, 8303, 8309, 8315, 8318, 8319, 8321, 8326, 8328, 8333, 8335, 8336, 8341, 8342, 8347.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1039, 1041, 1058, 1087, 1114, 1120, 1150, 1157, 1194, 1221, 1244, 1269, 1311, 1320, 1333, 1340, 1351, 1366, 1401, 1440, 1482, 1509, 1620, 1649, 1659, 1695, 1729, 1740, 1759, 1768, 2572, 2732, 2757, 2780, 2833, 2885, 2913, 3023, 3140, 3184, 3198, 3204, 3289, 3303, 3312, 3313, 3323, 3335, 3348, 3363, 3566, 3593, 3616, 3637, 3645, 3671, 3707, 3721, 3742, 3748, 3865, 3874, 3883, 3906, 3935, 3938, 4021, 4026, 4068, 4111, 4129, 4157, 4169, 4179, 4199, 4231, 4251, 4259, 4271, 4305, 4349, 4350, 4374, 4395.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.
Gogarty, Fanny, Maria, divorce de, 6940, 6941.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177, 3179, 3181.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12140, 12212, 12216.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6865, 6897.
Grenier, inventeur de serrures, 7138.
Grève des photograveurs, 7964, 7979.
Grève sur le C.-P.-R., 2008, 2015, 2017, 2020, 2024, 2026, 2027, 2029, 2031.
Hôtel de la Monnaie, 8904 à 8919, 9365, 9370, 9373.
Incident *re* limite d'âge, 12316, 12317 et suiv.
Intercolonial, bureau administratif, point d'ordre, 7085, 7086.
Intercolonial, extension du réseau de l', 2038, 2042, 2043, 2047, 2052, 2054.
Intercolonial, lignes subsidiaires de, etc., 8792 à 8804, 9113, 9118, 9119, 9121, 9123, 9124, 9125, 9126, 9129, 9130, 9133, 9142.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1790, 1791, 1812, 1817, 1821, 1833, 1837, 1839, 1843, 1850, 1852, 1859, 1862, 1865, 1868, 1871, 1873, 1881.
Intercolonial, transport des marchandises par l', 956.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Intercolonial, Vale Nord, 955.
Interprétation du règlement de clôture, 9848 à 9866.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706 à 8734; 11144, 11150.
Kootenay, Arrowhead, 3177.
Landry, André, 6762, 6785, 6796, 6806, 6807, 6809, 6813.
Loi de navigation, 804, 808.
Loi des banques, 1294, 1298, 1299, 1307 et suiv., 1887, 1907, 1920, 1922, 1943, 1945, 1959, 1965, 1979, 1981, 1983, 2350, 2364, 2372, 2374, 2383, 2399, 2409, 2414, 2416, 2421, 2424, 2427, 2485, 2509, 2517, 2531, 2534, 2536, 2541, 2547, 2555, 10408.
Loi des épizooties, 9888, 9895.
Loi des grains, 9374, 9395.
Loi des inspections et de la vente, 9940, 9941, 9950 à 9966 et suiv.

DÉBATS—*Suite.*

Loi des juges, 11606, 11981, 12148, 12149.
Loi des pénitenciers, 11656, 11664.
Loi des subsides, 2e lect., 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444, 2453, 2456, 2463, 2464, 2466.
Macdonald, Alexander, 1007, 1011, 1016, 1017, 1019, 1022.
Macdonald, Duncan, 830, 833.
Margaree Coal & Ry Co., Ltd., 12008.
Marine marchande du Canada, 932, 934.
McLeod, Duncan, 7110.
McNeil, Lauchlin, 852 à 886.
Miller, R.-C., 3762 à 3857.
Ministère des Postes, 11681 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608, 7640, 7648, 7661, 7673, 7688, 7701, 7712, 7738, 7771, 7787, 7794, 7806, 7825, 7859, 7916, 7940, 7981, 8028, 8044, 8110, 8462, 8589, 8610, 8672.
Monnaie d'Ottawa, 9365, 9370, 9373.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
Montréal, commission du port de, 931, 1571, 1573.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001, 10002, 10007, 10009, 10015, 10019, 10027, 10033, 10042, 10046, 10063, 10064, 10070, 10090 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8064 à 8078.
Motion d'ajournement Pugsley, 7636 à 7648.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6721 à 6741.
Northern New Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Obligations du G.-T.-P., 1605 à 1619.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338, 1339.
Pollution des eaux navigables, 8851, 8865, 8873, 8874, 8875, 8876, 8878, 8881, 8882, 12004, 12006.
Pomminville, Dr J., 961, 963.
Port Burwell et London, ligne de chemin de fer entre, 12025.
Présidence du comité, 6191 à 6214.
Primes à la fabrication du plomb, 10438 à 10482.
Primes aux volontaires, 9160, 9176.
Prince-Albert, concession d'un terrain à 8142.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377 à 3448.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8272, 8278, 9148.
Question de procédure, 6141 à 6178.
Question de règlement, 6110, 12141.
Radiotélégraphie, 794 à 798, 2485.
Règlement de la Chambre, 6358 à 6361, 6509 à 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068 à 7081.
Rentes viagères de l'Etat, 9872 à 9886 et suiv.
Retard dans le dépôt des documents, 3287.
Richelieu, Ontario, Compagnie de navigation, 1156, 1336, 3409, 3418, 3420, 3422, 3469 à 3502.
Royal National Sanitarum Association, 982, 983.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042, 8043.
Scott, Robert J., 3562, 3563, 3564.
Séances du matin, 8989, 8990, 9495.
Services des phares et des côtes, 6400 à 6417 et suiv.
Service postal transatlantique, 7418, 7424.
Service télégraphique impérial, 9267, 9292.
Smith, Lyman, 7102, 7103.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305-54.
Tarif douanier, 6649.
Tarifs des messageries, 3532, 3556.
Taux de transport dans l'Ouest, 9191, 9218, 9221, 9228, 9250.

DÉBATS—*Suite.*

Terrains à St-Pierre (N.-E.), 990, 991.
Tobique-Campbellton Ry Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7160, 7164, 7170, 7184, 7186, 7242, 7347, 7382, 7400, 7413.
Traitement des juges, 6482 à 6488, 8287.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792 à 11795.
Transport dans l'Ouest, 6136, 6138.
Travaux de la Chambre, 2343 à 2347, 3282 à 3284.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11214, 11285.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, 8605, 8607, 8608.
Vancouver, commissaires du port de, 8741, 8746, 9150, 9155.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel Pugsley à la Chambre, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.
Débat sur l'affaire Donaldson 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette "Advocate", 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial, bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motions Macdonald, subventions au Nord-Canadien, 12138.
Motion Mondou déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motions Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141.
Motions Oliver, sur subventions au Nord-Canadien, 12135.
Obstruction tenue non parlementaire.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Questions doivent être inscrites au Feuilleton, 7249.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246.
Question préalable, pas d'amendement à la, 7938.
Règlement de clôture, 9866.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR—*Suite.*

Question devant la Chambre, sur motion d'ajournement on ne peut discuter que la, 8075.
Question sur le tapis, un député ne doit pas s'écarter de l'examen de la, 7406.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discours du trône, dépôt, 1; discussion, 6, 86, 160, 209, 291, 379, 486.
Prorogation, 12537, 12538.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 3109, 3113.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828-29.
Amélioration des grandes routes, 8770 à 8790, 8823, 8833 à 8850.
Archives publiques, 12288-9.
Association des comptables du Canada, 3902 à 3905, 3958 à 4109 et suiv.
Association protectrice des médecins canadiens, 3508 à 3511; 3966 à 4006, (voir aussi Canadian Medical Protective Association).
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3698, 3898.
Avancement de l'instruction agricole, 8291, 8294, 8747, 8766.
Barnett, Otto, brevets d', 11721.
Bishopric, George-Frederick, breevt de, 2644, 2769.
Brésilienne, Cie de traction et d'éclairage, 3108, 3118.
Burrard à Westminster et à la frontière, Compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Burrard-Inlet, pont à, 12030.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8380-84-94.
Canada Hail Association, 3897-98.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678 à 2685.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2645 à 2972.
Canadian Medical Protective Association, 3508 à 3511, 3966 à 4006, (voir aussi association Protectrice des Médecins canadiens.)
Canadian Northern, lignes d'embranchement, 3514-16, 4500 à 4516, (voir Canadien-Nord.)
Canadian Northern, subventions au, 12191 à 12199.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canadian Western, Cie du chemin de fer, 4550-53.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518-19.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4500 à 4546, (voir Canadian Northern, ci-haut.)
Canal de la baie Georgienne, 2662-64, 3174-76.
Classement du personnel des Communes, 12302 à 12320.
Code criminel, modification du, 11939-59.
Colis postaux, 12151, 12186.
Commercial Acetylene Company, 11330-32.
Convention Commerciale avec les Antilles, 2096 à 2194 et suiv.
Cour d'Echiquier, 3458-59.
Cour Suprême, 8810 à 8822.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829 à 6842.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333-35.
Dominion Trust, 3520-21.
Ebro, Cie d'Irrigation et d'énergie d', 3117-19.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Encouragement à l'Agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4421, 4422, 4424, 4425, 4430, 4440, 4450, 4457, 4458, 4471, 4473, 4475, 4481, 4490, 4491, 4497, 4578, 4579, 4591, 4593, 4600, 4601, 4609, 4616, 4617, 4618, 4619, 4620, 4621, 4625, 4626, 4628, 4630, 4631, 4632, 4634, 4635, 4636, 4637, 4642, 4646, 4652, 4656, 4657, 4661, 4666, 4679, 4682, 4707, 4713, 4715, 4719, 4928, 4739, 4754, 4860, 4769, 4774, 4475, 4777, 4781, 4785, 4841, 4850, 4853, 4888, 4894, 4912, 4923, 4930, 4935, 4951, 4964, 4967, 4970, 4984, 4985, 4999, 5007, 5010, 5040, 5045, 5054, 5059, 5062, 5075, 5089, 5096, 5109, 5113, 5148, 5153, 5155, 5157, 5169, 5178, 5186, 5195, 5205, 5210, 5212, 5222, 5225, 5237, 5247, 5257, 5269, 5275, 5282, 5290, 5302, 5326, 5329, 5333, 5334, 5338, 5339, 5369, 5371, 5380, 5389, 5398, 5406, 5407, 5418, 5426, 5437, 5442, 5445, 5449, 5457, 5460, 5468, 5475, 5492, 5502, 5511, 5528, 5535, 5546, 5553, 5558, 5566, 5572, 5577, 5579, 5610, 5617, 5638, 5640, 5649, 5661, 5691, 5697, 5720, 5726, 5727, 5732, 5737, 5740, 5744, 5760, 5769, 5775, 5791, 5802, 5810, 5813, 5820, 5826, 5828, 5846, 5860, 5877, 5882, 5887, 5903, 5910, 5916, 5921, 5925, 5935, 5953, 5963, 5977, 5981, 6006, 6007, 6019, 6026, 6095, 6122, 6239; 7438, 7452, 7459, 7477, 7485, 7509, 7536, 7562, 7576, 9399, 9401, 9409, 9413, 9421, 9431, 9433, 9437, 9450, 9461, 9466, 9471, 9501, 9510, 9545, 9557, 9578, 9581, 9584, 9586, 9588, 9592, 9594, 9606, 9618, 9622, 9624, 9626, 9628, 9649, 9658, 9660, 9667, 9672, 9680, 9681, 9684, 9692, 9709, 9717, 9718, 9727, 9731, 9736, 9741, 9745, 9748, 9753, 9760, 9764, 9767, 9772, 9774, 9785, 9789, 9794, 9801, 9806, 9810, 9813, 9827, 9830, 9835, 9837, 9845, 9847, 9977, 10236, 10247, 10251, 10253, 10261, 10267, 10268, 10273, 10276, 10279, 10282, 10289, 10295, 10296, 10309, 10311, 10327, 10341.
Galerie Nationale du Canada, 9252-66.
Glengarry, et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 3456, 9225.
——— prêt au, 12204-09.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company, 8826.
Huron and Erie Loan and Savings Co., 2667.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Hull, Cie électrique de, 3122.
Imperial Traction Company, 9225-26.
Imperial Underwriters' Association, 4555 à 4561.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4109-10.
Loi des Banques, 10374 à 10430, 10574 à 10669, 10957 à 10977.
Loi des chemins de fer, 9936, 9967, 9973, 9974.
Loi des falsifications, 11986-7.
Loi des grains, 8925-32.
Loi des inspections et de la vente, 12277, 12287.
Loi des Postes, 12253, 12257, 12265, 12269.
Loi des juges, 12275.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Manitoba, chemin de fer, radial du, 8829.
Marine marchande du Canada, 932.
Marquage des fruits 10370.
Meek, Frank-William, 11900, 12078-80.
Middlesex Trust Company, 9357.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827-28.
Montréal, commission du port de, 931.
Newman, F.-J. *et al.*, brevets de, 3900-3901, 4455-4456.
New-Westminster, commission du port de, 2609 à 2616, 2643, 2644, 3104.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553-55.
North-Fraser, commissaires du port de, 2652, 2653, 2660, 3106
Northwest Guarantee and Accident Insurance, 2667.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, Cie de traction, d'éclairage et de force de, 3119, 3121.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392, 7554 à 7560.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Pacific and Peace River Railway Company, 8825.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920-23.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Police fédérale, 8806-08.
Port-Nelson, compagnie de, 7398.
Power, Lenore, divorce à, 12081-86.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450-52.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8805.
Radiotélégraphie, 8933-36.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Regal Trust Co., 3e lecture et adoption, 3521-22.
Rentes viagères, 10126 et suiv.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988-92.
Richard, A.-D., brevet de, 3899, 3956, 3957.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2643, 2771 à 2778, 3034, 3046, 3048, 3051, 3053, 3061, 3065, 3067, 3073, 3078, 3079, 3085, 3088, 3089, 3098.
Service télégraphique impérial, 11993, 12003.
Shuswap-Okanagan, Cie du ch. de fer, 3517.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9227-28.
Tarif des douaniers, 11789.
Témiscamingue et Nord d'Ontario, subvention au, 12219-48.
Transcontinental National, 3457.
Van Buren, Cie de ponts, 11718-20.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674-2676.
Winnipeg, approvisionnement d'eau de, 11060-61.
Zone du chemin de fer, 12270.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

[Voir *Subsides*].

DOCUMENTS

Achat de bois pour quai à St-Germain de Kamouraska, 7436.
Achats de boîtes pour poste rurale, 7431.
Achat de propriétés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, 2058.
Actionnaires des banques autorisées, 84.
Alameda, directeur de la poste à, 669.
Aldershot, N.-E., fourniture de la glace, au camp d', 8366.
Aldershot, camp d', larcins commis, 8366.
Alberta et la Saskatchewan, vente de terres des écoles dans, 3136.
Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Amerault, James, destitution de, New-Edimburgh, N.-E., 4577, 4580.
P. E. Amyot, ingénieur, et Chas. E. Taché, 683.

DOCUMENTS—*Suite.*

Annapolis, N.-E., destitutions dans le comté d', 4573
Antigonish, magasin de la 18ième batterie d'artillerie à, 900.
Antigonish et Livingstone-Cove, courrier entre, 900, 10436.
Antigonish, transport du foin sur l'Intercolonial dans, 4019.
Antilles, importations de mélasses, etc., des, 899.
Appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.
Arbuckle, James, à Pictou, N.-E., 2477.
Archibald, A.-D., 1033.
Armstrong, Arthur, 1579.
Armstrong, James, 894.
Arsenault, John, 891, 896.
Asker, à Campbellton, 2479.
Association forestière du Canada, 9870.
Astephen, Abraham, 898.
Atkinson, enquête sur accident au cheval d'Arsène Lauzon, à Amqui, Rimouski, 2471.
Atwood, S., à Atwood's Brook, N.-E., 2476.
Aucoin, Charles, de Chéticamp, N.-E., 2473.
Avocats, question du mariage, 966.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Backshore et Pictou, contrat pour transport des malles entre, 2474.
Baie des Chaleurs, subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bain, James, destitué, 6943.
Bain, R., à New-Campbellton, 2729.
Baldwin, O., lettre d'Eugène, 8257.
Bannon, James W., douanier, Ste-Agnès de Dundee, 686.
Banque Internationale du Canada, (Licence), 1584.
Bardier, Paul, nomination de, 8365.
Bares, Archibald, 4196.
Barils de clous achetés pour l'Intercolonial en 1912, 6464.
Barry, M., 1584.
Barss, Archibald, 1029.
Bassins de radoub, (dépôt), 1392.
Bateau de pêche "Davies", 7437.
Bathurst, dragage à, par le "Restigouche", 686.
Bâtisses occupées par le gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bazinet, fermeture du bureau de poste de Moulin, Joliette, 6943.
Bear River, travaux à, 10436.
Beeman, J.-C., 892.
Bégin, M. J., régisseur de ferme expérimentale à Sainte-Anne de la Pocatière, 2328.
Bélanger, capitaine de l'"Eureka", 10712.
Bélanger, P., 1584.
Bellemare, Wilfrid, destitution de, 4755.
Belzil, Mme, maîtresse de poste à Saint-Octave, Rimouski, destituée, 2327.
Bent, Lemuel, 997.
Bettez, Alfred, destitution de, 8903.
Birks, H., 1583.
Bessett, Dr C.-P., 892.
Blais, M. C., démission de, 7606.
Blanchard, C.-P., destitué, 2470.
Blue, C.-S., et F.-M.-S. Galbraith, 5.
Bohan, John W., 1579.
Bohan, Mary A., 1579.
Bonaventure, annulation de contrats de la malle dans, 684.
Bonaventure, bureaux de poste dans comté de, 2327, 7607.
Bonaventure, changements dans les emplois de maîtres de poste dans le comté de, 5325.

DOCUMENTS—*Suite.*

Bonaventure, commissaires enquêteurs dans le comté de, 7607.
Bonaventure, contre-maître général et autres employés dans, 682.
Bonaventure, destitution dans, 7850, 11136.
Bonaventure, dragage à la rivière, 4515.
Bonaventure, énumérateurs du recensement dans, 684.
Bonaventure, fonctionnaires du ministère de la Marine, dans, 683.
Bonaventure, maîtres de poste de, révoqués, 684.
Bonaventure, nouveaux bureaux de poste du comté de, depuis octobre 1911, 682.
Bonaventure, personnel de Marine et Pêcheries, dans le comté de, 2327.
Bonaventure, transport du courrier dans, 683.
Bonaventure, travaux publics dans, depuis octobre 1911, 682.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boudreau, Barthélemy, 11057.
Boudreau, William, 10124.
Boudrot, Bertie, 1031.
Boudrot, Dominique, 892.
Boudrot, Elias M., 1031.
Bougie, annulation du contrat de M. E., 8366.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourinot, John-C., de Port-Hawkesbury, N.-E., 11136, 11137, 6465.
Bourinot, M., révocation de, 8988.
Bourque, Alexis, destitution de, 8365.
Bourque, Marin, 1032.
Boutilier, Mathew, 899.
Boviard, D., 1583.
Bow, William, à Winchester, Ont., 2730.
Bowles, J., à Alder-River, N.-E., 2477, 4195.
Bowman, Charles-Arthur, 686.
Boyd, Angus, 893.
Brady, M. F., 681.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, N.-E., service du transport de la malle entre, 8904.
Briggs, Geo. F., 1579.
Broderick, M., 1582.
Brome, nominations dans comté de, 8988.
Brompton et Windsor-Mills, courrier entre, 9871.
Brown, George L., préposé au phare fédéral, à Prescott, Ont., destitué, 2326.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576, 4577.
Brûlé, comté de Colchester, quai de, 682.
Brunelle, William, 8904.
Brymner, Thomas, 892.
Bujold, Louis, 8365.
Bugeaud, Fabien, et Caldwell, A.-B., 683.
Burchill, George, 896.
Burke, Martin, 11057.
Burrill, Henry, 963.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Cadenas, correspondances entre département des Postes et Alleyn Taschereau, *re* achat de nouveaux, 7159.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.
Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Caissey, John, nomination de, 8366.
Cameron, Angus, à Fairlight, Sask., 2475.
Cameron, Maggie Mme, destituée, 7159.
Cameron, Thomas, 902, 2479.
Campbell, C.-F., à London, Ont., 2728
Canada et l'Australie, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Canada et les Antilles, service de steamers entre le, 899, 3558.
"Canada," steamer, 683.
Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.
Canadian Pacific, 617, 618, 619, 620.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Cann, Henry, 897.
Capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Capitaines de remorqueurs, 7437.
Caribou, Ile, comté de Pictou, 682.
Carignan, L.-Philippe, 900, 903.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Centenaire de la Paix, 12293.
Centreville, N.-E., quai public à, 6944.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury, South-Indian, 2730.
Chagnon, François, à Saint-Jean, Qué., 2475.
Chambre des communes et du Sénat, sténographes et secrétaires de la, 4020.
Champlain, employés destitués dans comté de 8903.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Chemin de fer Atlantique, de Caplan à Paspébiac, 2327.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
Chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Chemins de fer Québec et Oriental et Atlantique, Québec et Occidental, 7607.
Chéticamp, percepteur des douanes à, 8988.
Chiasson, Edouard D., 3558.
Chien de mer, réduction de, 10436.
Chisholm, A.-A., à Margaree-Fork, N.-E., 2474.
Chisholm, A.-G., 893.
Chisholm, Daniel, de Tracadie, N.-E., destitué, 2471.
Chisholm, John-B., 6465.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 2327.
City of Sydney, et le *Douglas H. Thomas*, collision entre, 2327.
Cloutier, J.-V., destitution de, 9494.
Cochrane, G.-H., de Moncton, 724.
Coderre, hon. L., acc. contre (dépôt), 6250 et suiv.
Coe, A.-B., 4195.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Comté de Colchester, N.-E., destitutions dans le, 4573.
Colligan, Thos., 1583.
Colombie-Anglaise, réclamations des sauvages de la, 1882.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 895.
Colombie-Anglaise, subventions additionnelles, 1882.
Commissions, 898.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Commission des chemins de fer, appel des décisions de la, 901.
Commission de conservation, 6923.
Compagnies de messageries, 12161, 12166.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Contrats pour transport des dépêches cancellées dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Contrats transport du courrier, 895, 964.

DOCUMENTS—*Suite.*

Convention pour le service postal transatlantique dépôt), 7425.
Conway, Patrick, 479, 4196.
Correspondance entre le gouvernement et le conseil impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Corrigan, à Sand-Point, N.-E., 3135.
Corry & Laverdure, 965.
Cournoyer, Pierre, maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 4019.
Cox, A.-B., 895.
Cox, Fred-E., 1030, 4196.
Crespo, Jeffrey, 893.
Crowe, col., commandant du collège militaire royal, 11136.
Crozier, Demetrius, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Cumberland, destitutions dans, 4754, 6465.
Cumming, Neil, 1578.
Cummings, John, 1030.
Cussuck, Patrick, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Daigle, Napoléon, destitution de, 11137.
Davis, John-W., 4195.
Day, Joseph, 1578.
Dea, Edmond, 684.
Decoste, Patrick, 685.
DeGrâce, Louis, 3558.
Delaney, S., 1584.
Demi-est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest 3ième méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Dépopulation des campagnes et coût de la vie dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Dépôts d'armes (déposé), 6499.
Démission du général McKenzie, 11136.
Descousse et à Arichat-Ouest, renvois à, 836.
Désève, L.-A., et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Desjardins, C.-A.-R., résignation de, 7437.
Deux-Montagnes, courriers dans, 1582.
———gardiens de phares dans, 1582.
———maîtres de postes dans, 1582.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6907-6911, 8902.
Digby, N.-E., achat de terrain à, pour quai public, 6943.
———destitutions dans le comté de, 4572.
Dion, A., *re* cadenas, 1583.
D'Israéli, Qué., bureau de poste à, 11136.
Doane, H., à Shag Harbour, N.-E., 2476.
Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Dorchester, fourniture de l'eau à la station de, 1883.
Douanes, liste des 470 nouveaux employés des, 8988.
Dorchester, préfet du pénitencier de, 1882.
Dorion, Eugénie, 966.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucett, Edward, destitution de, 4577.
Doucet, Frédérick-J., de Caraquet, 686.
Dow, Newton, S., 1579.
Dow, Robert, officier d'immigration, Ottawa, 685.
Drigg, Harry-A., 901.
Droit de douane sur le bois de sciage, 835.
———sur le ciment, 834, 1883, 6943.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Duan, W.-A., à Green-Island, N.-E., 2474, 11057.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.

DOCUMENTS—*Suite.*

Duchemin, H.-F., 2478.
Duchemin, enquête du commissaire, dans Guysboro, N.-E., 4195.
Duchemin, états de comptes pour enquêtes tenues par, dans Antigonish, 3559.
Dugas, Richard, 897.
Dumont, Arthur, destitution de, 8903.
Dumpuy Clauses, suspension de l'application des articles dits, 6943.
Dunlop, Daniel, 1580, 2779.
Dunlop, Mary, 897.
"Earl Grey", employés du str., 1884.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Easton, H.-B., 1584.
Edmonton, destitutions à, 687.
Effectif des principales marines, 3023.
Ehler, Wm-E., destitution de, 8366.
Emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
English, Samuel, 1582.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Enquêtes dans le service civil depuis octobre 1911, 685.
Estmere et Baddock, voie ferrée entre, 725.
Falconer, James, destitué, 652, 6943.
Fallu, Lazare, nomination de, 8366.
Faneuf, J.-E., 964.
Faucher, Dr, correspondance entre ministre des Postes et, *re* cadenas brevetés, 7436.
Feehan, James, destitué, 2326.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fernie, C.-A., salle militaire à, 6465.
Finlay-Point, quai à, 9870.
Fixott, H.-J., 892.
Fleming, John-Y., 1579.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Forbes, A.-R., 896.
Forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, tableaux des, 3014-3022.
Fougère, Frank, 4196.
Fougère, Peter, 1032, 7111.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Fraser, David, à Margaree (nord-est), N.-E., 2473.
Fraser, John, 1578.
Fraternité Canadienne des Employés de chemins de fer, *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Fredericks, J., à East-Jordan, N.-E., 2476.
Friolet, Henri, 1580.
Fusils Ross, achats de, 6944.
Gagnon, Jos., 10712.
Gallinan, Mlle A., Whitney-Per, N.-E., 2472.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gardiens de phares à Répentigny, Qué., 11136.
Gaspé, fonctionnaires destitués dans le comté de, 8988.
Gass, Charles-L., maître de poste à Bayfield, 3558.
Gaudet, destitution de Mme M.-C., à Pubnico-Ouest, N.-E., 7136.
Gannon, A.-T., 897.
Gents, W., 1583.
Giffin, Charles-G., d'Isaacs-Harbour, N.-E., 2474.
Gillis, Allen, à Gillisdale, N.-E., 2473.
Gillies, Duncan, 1577.
Girrior, W.-A., révocation de, 4196, 8983.
Gladstone, W.-L., 1581.
Gloucester, destitutions dans, 686.
———Travaux publics dans, 686.
Gorman, Jeffrey, 899.
Gosselin, A.-J., 892.
Gotro, N.-B., quai de, 3670.
Goulman's Point, N.-E., construction d'un brise-lames à, 4576.

DOCUMENTS—*Suite.*

Grand-Etang, havre de, 1032.
Grantmyre, James, 897.
Granton, W., 1584.
Grand-Tronc-Pacifique, condition des travailleurs sur le, 3274.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénianne, 2730.
Grosse-Isle, médecin auxiliaire à la, 685.
Grosse-Isle, nomination d'un médecin de santé additionnel à la, 2476.
Gunn, George, destitué, 2470.
Guysborough, N.-E., construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Guysborough et Charles-Cove, N.-E., courrier entre, 2477.
Guysborough, N.-E., destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de, 4575.
Habel, Philéas, destitution de, 11137.
Hachey, Donald-J., de Bathurst, 687.
Hackett, Wm., 897.
Hadley, Everett, 4195.
Halifax, nouvelle gare maritime à, rapport, 6995.
Hall, Thomas-H., à Sheet-Harbour, N.-E., 2476.
Hanlon, Henry, 4195.
Hants, N.-E., destitutions dans le comté de, 4576.
Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hatfield, Charles-W., 963.
Hawkesbury et Grenville, pont entre, 682.
Hayes, J., 1581.
Hazelton, emplacement de la gare de G.-T.-P., à, 899.
Heatherlon et Guysborough en 1912, courrier entre, 681.
Hemphill, Oliver, 1579.
Hendebee, D.-S., 4195.
Hendebee, Robert, 4195.
Henderson, Adam, 1579.
Henlow, W.-H., de Liscomb, 1029, 4195.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Homard, octroi, de licences pour mise en conserve du, 2728.
Homarderie de Spry-Bay, 900.
Hughes, B., 1583.
Humphreys, Ed.-C., destitué, 2470.
Hus, Mlle Paul, démission de, 8365.
Huttie, W.-E., 4196.
Iceton, William, 1580.
Ile du Prince-Edouard, bateau transbordeur de l', 1029.
———chemin de fer de l', 9494.
Ile-Verte, Témiscouata, feux d'alignemeent sur le quai de l', 3136.
Immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.
Importations et exportations, 3669.
Incident du drapeau à Matapédiac, Qué., 8597.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petewawa, 6943.
Inverness, lignes télégraphiques dans, 1032.
———salle d'exercices à, 9870.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Intercolonial, acquisition des lignes tributaires de l', 1883.
———caisse de prévoyance des employés de l', 3559.
———dans Sydney, N.-E., 4019.
———dommages *re* Thomas Hoare, tué à traverse de, à Stellarton, 6944.

DOCUMENTS—*Suite.*

Intercolonial, embranchements dans le comté de Guysobrough, N.-E., 2474.
———employés destitués dans le comté de Rimouski, 7436.
———et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
———et Vale-Nord, 954.
———fourniture de la glace à l', à Mulgrave, N.-E., 2479.
———grève d'employés de l', 900.
———percepteurs de billets sur, 2058.
———pièce de fonte, etc., pour l', 899.
———projet de diminution des heures de travail pour les employés de l', 2729.
———quai de l', 3275.
———transport de foin sur l', 4573.
———transport des employés, 654.
Irish, Fred.-R., 8902.
Jackson, J.-S., surintendant des chantiers à Saint-Joseph de Sorel, 6944.
Jarvis, W., 1583.
Jones, F.-D., *re* ciment, 98, 99, 100.
Johnson, Bert., chef éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Johnson, S.-A., 899.
Johnston, Donald, destitution de, 11909.
Johnston, Martin, 891.
Joubert, Hélène, à Sayabec, Qué., 2475.
Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1907, 9112.
Journaux subventionnés, 8902.
Journaux, etc., transport par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.
Juges de cours de comté, augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Kamouraska, révocations à, 965.
Kanock, B.-C., destitution de, 8037.
Kavanagh, C., 1583.
Keewatin, régime scolaire de, 964.
Kelly, Edward, 4195.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.
Kentville, N.-E., salle d'armes à, 3135.
King, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Kinney, Allan, 693.
Kitsilano, réserve indienne de, 9112.
Kouchibougnac, N.-B., service de poste, 9494.
Kraut, Point, quai à, 966.
La Banque Internationale, 901.
Labillois, Alexis, destitution de, 8366.
Lacasse, A., 966.
Lacroix, Edmond, destitution de, 8365.
Lafferty, Edward 1579.
Lafford, C.-J., 1028.
"La Gazette du Travail", correspondants de, 6465.
Lalonde, L., 1583.
Lane, J., 1581.
Landry, Edouard, à Petit-de-Grat, N.-E., 2474.
Landry, Félix, nomination de, 8964.
Landry, Jos.-Ed., destitution de, 8597.
Landry, William, 894.
Landry, Wm-P., 894.
Langley, W.-B., 1030.
Langley, Sanford, 2478, 4196.
Lanigan, Ernest, 957, 961.
Lapointe, S., destitution de, 8365.
La propriété "Police-Point-Reserve", 901.
Larocque, Rodrigue, nomination de, 8365.
L'Assomption, liste des fonctionnaires publics de la circonscription de, remerciés de leurs services, etc., 2471.
L'Assomption, Qué., quai à, 11136.
Laurentides, Qué., édifice public dans la ville des, 11136.
Lauzon, Qué., cale sèche de, 11392.
Lawlor, Wilson, 896.

DOCUMENTS—*Suite.*

Lawrence, W.-S., 1033.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Lignes postales rurales dans le comté de Pictou, 725.
Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive, dépôt, 8375-6.
Livingstone, M.-G., 895.
Long-Beach, N.-E., achat de propriété à, pour propagation du homard, 4197.
Long Sault Development Company, 2479.
Lord, Joseph, à Sainte-Blaise, Qué., 2475.
Lotbinière, employés publics dans, 834.
Leblanc, Abraham, 1031.
LeBlanc, destitution, 4577.
———Napoléon, transport des dépêches entre Carleton-Centre et gare de Carleton, 7850.
Lebœuf, Aurèle, bail, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Leduc, J.-H., 3558.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Le ½ N.-O. de 8-49, 26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49, 26-4, 4020.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, (Winnipeg), 7436.
Lettre *re* l'industrie du ciment, 31, 33, 34.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Levêque, Elzéar, 10436.
Lewis, Mlle Gertie, à Main-à-Dieu, N.-E., 2472.
Lewis, W.-W., à Louisbourg, N.-E., 2472.
Lunay, R., 1583.
Linwood et Grosvenor, N.-E., transport des malles entre, 2477.
Linwood, transport du courrier de la gare au bureau de poste de, 2475.
Lyons, 2728.
Mabou, N.-E., améliorations du havre de, 7606.
Macdonald, Colin, 902.
Macdonald, Duncan, destitution de, 830.
Macdonald, A.-B., de Broad-Cove-Chapel, N.-E., 2473.
Macdonald, D.-C., à East-Lake-Anshe, N.-E., 2473.
Macdonald, John, inspecteur du bureau de l'Intérieur, 4754.
Macdonald, John-A., 1030.
Macdonald, John-R., 893, 1032.
Macdonald, Man., élection de, 38-57.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Mackenzie, destitutions dans, 687.
Mackay, John, gardien de pont à Beckett, Ont., destitué, 326.
Mackay, John, gardien de pont à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Mackenzie, H., élection de Macdonald, affidavit, 74.
Maher, John, officier de douane à Montréal, 685.
Maîtres de poste, changements, 3135.
Maloney, James, 1580.
Mangher, John-P., 894.
Marcotte, Mme Z., destitution de, 8366.
Marigonish et Arisaig, N.-E., service rural entre, 2477.
Marine, employés destitués à Pictou, 1884.
Marion, Alex., maître de poste de Rockland, 685.
Marsh, William, 897.
Martel, Frédérick-A., 1031.
Martin, Cyprien, 3560.
Masinasia, Alta., déplacement de bureau de poste de, 6618.

DOCUMENTS—*Suite.*

Maskinongé, employés destitués dans le comté de, 8903.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Matheson, Alex., à Boulardrie-Centre, N.-E., 2728.
Matthew, W.-G., 4915.
Mathews, W.-G., 895.
Mayotte, Hubert, 893.
Meagher, John-P., 4196.
Meagher, Matthias, 1579.
Melancon, John, 686, 894.
Melville, Andrew, 1581.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
——Smith, *re* cadenas, 7124.
——Verret, *re* cadenas, 7126.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Mémoire *re* mise en service par la commission du Trancontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.
Merrifield, John, chef éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Meunier, Charles, 964, 2475.
Mexico, bureau du commissaire à, 898.
McAdam, Alex.-R., d'Antigonish, N.-E., destitué, 2471.
McAdam, Hugh-R., destitué, 4020.
McArthur, Duncan, 685.
McAskell, K.-P., 892, 8386.
McAulay, Donald, 1580.
McCaskill, Norman, 1032.
McCartin, James, Ottawa, 685.
McCutcheon, Stanley, 4915.
McCutcheon, M., 4915.
McDermitt, 1583.
McDonald, 896.
McDonald, à Sydney, N.-E., 2472.
McDonald, A.-G., 1033.
McDonald, Archibald, 8903.
McDonald, Dougald, 893.
McDonald, Harry, 891.
McDonald, John-H., 893, 3557.
McDonald, M., 8987.
McDonald, Rodrick, 1579.
McDonald, Ronald-D., 1033.
McDonnell, John, destitué, 7606.
McDougall, H.-F., 9870.
McDougall, J., 896.
McEachern, Dan., à McEachem's Mills, N.-E., 896, 2413.
McGaffigan, Denis, 1579.
McGillivray, Angus, Glace-Bay, N.-E.
McIsaac, à Port-Hood, N.-E., 2475.
McInnis, Alex., 894, 2478, 4196, 8385.
McInnis, J., 1581.
McKay, A.-G., destitué, 6945.
McKay, D.-R., à East-Lake-Anslie, N.-B., 2473.
McKay, Mme O.-J., à Cap-Dauphin, 2729.
McKelivey, James, de Sarnia, Ont., *re* octroi aux volontaires de l'invasion fénianne, 2480.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
McKenzie, J.-A., 1580.
McKenzie, Murdock, 897.
McKillopp, D.-J., 892.
McKinnon, M.-J., destitué, 4196, 6943, 7606.
McLatchie, Thomas, 1581.
McLaughlan, D., 1033.
McLaughlin, Elgin, 1581.
McLean, Charles, à Strathorne, N.-E., 2473.
McLean, D.-H., à Port-Hood, N.-E., 2475.
McLean, John, 893-898, 1030.
McLean, Thomas-Chatmer, 1580.
McLees, James, maître de poste à Bishop Mills, Ont., destitué, 2326.

DOCUMENTS—*Suite.*

McLennan, J.-R., à Inverness-Town, N.-E., 2480.
McLeod, Havelock, à Big-Intervale, N.-E., 2473.
McLeod, David-A., 891.
McLeod, Duncan, de Sherbrooke, Qué., destitué, 2471.
McLeod, Rod, destitué, 6942.
Millan, J.-H., à Isaac's-Harbour, N.-E., 2475.
McMullan, Jos., à Brideport, N.-E., 2472, 4196.
McNeil, Ernest, nomination de, 8902.
McNeil, J.-J., à Grant's Lake, N.-E., 2476.
McNeil, J.-C., à Grand-Narrows, 2475.
McNeil, J.-A., 895.
McNeil, Lauchlin, 852.
McNeil, Neil, 158.
McNeil, W.-A., 1032.
McPhail, John, à Scotsville, N.-E., 2473.
McQuinn, A., à Kewstoke, N.-E., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.
Miller, C.-E., 1031.
Milward, John, 681, 4195.
Miner, M., destitution de, 8988.
Mira, comté de Cap-Breton, améliorations sur la rivière, 4019.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.
Mitchell, Fred., 2472.
Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Moosejaw, employés au bureau de poste de, 11909.
Moran, Edward-P., 1581.
Montréal, construction de navires de guerre à, 4417, 4418.
Montréal et de Québec, agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de, 7850.
Moore, lt.-col. F., démission du, 2059.
Morgan, J., d'Ailsa-Craig, 2480.
Morin, D., 964.
Morrison, Alexander-E., destitué, 6944.
Morrison, D.-J., destitué, 6942.
Morrison, J.-C., à Shelburne, N.-E., 2476
Morrison, John-G., 1577.
Morrison, J.-R., 1029.
Morrison, Norman, 892.
Morrison, Rob.-C., 2471.
Morrison, William, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2327.
Morton, Jesse-L., à Lower-Argyle, N.-E., 3136.
Mowat, M.-M., déplacement de, 7607.
Muce, M., 1033.
Mulgrave, N.-E., Reeds, J.-S., à, 2478.
Mulgrave et Chéticamp, N.-E., service de bateaux à vapeur entre, 7159.
Mundle, J.-A., 1581.
Munro, E.-L., 4196.
Munro, H.-P., 4196.
Munro, Levi, 2479, 4196.
Munro, W.-L., 4195, 4576.
Murphy, Jas., 965, 685.
Murphy, Michael, 892.
Musgrave, Robert, 1578.
Myers, Freeman, à Cole-Harbour, N.-E., 2478.
Myers, Freeman, capitaine, 4196.
Nadeau, Epiphane, destitué, 7436.
Nadeau, L., 964.
Nelson, J.-Scott, 1031.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
New-Campbellton, personnel des douanes, 8987.
New-Carlisle, Qué., station agronomique à, 8902.
Nicolet, employés destitués dans comté de, 8903.
"Niobé", réparations au, 6943.
Noël et Walton, N.-E., courrier entre, 7159.

DOCUMENTS—*Suite.*

North-Bay à Sturgeon-Falls, Ont., grande route de, 4020.
North-Sydney, travaux et réparations de l'édifice public à, 7160.
'Northeumberland' drague, 8703.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8986.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
O'Brien, Michael, accusé, 5325, 11057.
Offspring, J., 1581.
O'Neil, Cyrno, éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
O'Neil, destitution du Dr Freeman, à Louisbourg, N.-E., 2472.
O'Neil, Mme Ellen, O'Neil, N.-B., 6618.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont,. nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, dépôt, 1438.
Osage, Sask., maître de poste, renvoi d'office, etc., 11909.
Ottawa, commission d'embellissement d', 3559.
Ottawa, dragage de la rivière, 668.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Panama, canal de, 984.
Papineau, surintendant, 952.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
Paquin, Ernest, 957.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O., de 30, 25, 72, 6618.
Pearson, J., *re* ciment, 91.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et St-Jean, N.-B., 5325.
Perrin, D., 1581.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Petite-Rivière, Lunenburg, brise-lames de la, 1030, 8902.
Pictou, Antigonish de Guysborough et St. Mary, municipalités de, 1580.
Pictou, soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, comté de, 4754.
Pictou, transport de l'hôpital de marine à la ville de, 2471.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pipes, A.-B., 1882.
Place, L., 1582.
Poirier, Frédéric, 891.
Poirier, J.-N., 3560.
Poirier, L.-N., 822, 1031.
Poirier, Pascal, 1031, 8964.
Pomket, River, bureau de poste de, 894.
Pomminville, Dr J., 966.
Pope, capitaine, Scatarie, N.-E., 2472.
Porter, à Port-Maitland, N.-E., 2475.
Portneuf, révocations à, 965.
Postes, employés destitués, 2729.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pragnall, Robert, destitué, 2469.
Prairies, dragage de la rivière des, 953.
Pride, Freeman, 4195.
Prince-Albert, Sask., choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert, concession de terre à, 9112.
Prince, I. P.-E., employés publics destitués dans le comté de, 3136.
Prince, R.-J.-A., élection de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Rupert, dépôt de marine à, 1882.
Proctor, Edward, éclusier à Burrett's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Pye, L.-W., 1029, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Qu'Appelle, destitutions à, 898.
Quart N.-E de section 14, township 75, 5e méridien, 8904.
Québec, administration des chemins de fer de l'Est de, et de l'Atlantique à l'ouest de, 8902.
Québec, améliorations projetées du port de, 9494.
Québec au Saguenay, chemin de fer, 1584.
Québec ou Lévis, bassin de radoub à, 6465.
Québec, contrats pour travaux publics dans cité et district de, 4196.
Québec, convention pour l'acquisition du marché Champlain à, 4576.
Québec, dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec, destitutions à, 6465.
Québec, fonctionnaires nommés dans cité de, depuis 1er octobre 1911, 7849.
Québec, mémoire *re* port de, 9149.
Quebec Oriental Railway, etc., 682, 684.
Québec-Saguenay, inspection du chemin de fer, 2479.
Rainy-River, Nav. Coy., 10712.
Rankin, Mme Sarah C., destitution de, 7607.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.
Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Redmond, D.-A., à Brinston, Ont., 2480.
Red-Point, réparations au quai de, 6464.
Reeves, J.-F., 4196.
Régina, révocations à, 965.
Régina, travaux exécutés dans l'agence des terres de, 2480.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des métis, 4020.
Reid, David, 2479, 4195.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Rendement aurifère du Canada, 8914, 8915.
Rendress, Horace, 1578.
Réserve de la glissoire, 3557.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Ristigouche, pont sur la rivière, 8902.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Richard, Stephen C., 3670, 4196.
Rideau, baux accordés pour remises à embarcations sur canal, 8517.
Rigaud, Qué., bureau de poste de, 8902.
Rigaud, réparations à l'arsenal de, 7850.
Rivière de l'Est, creusement, 665.
Roberts, Alex., 4195.
Robertson, Robert, 1581.
Robichaud, Joseph L., de Miscou, 686.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M.-S., 4195.
Roy, F.-X., maître de poste de Saint-Philippe de Néri, destitué, 2471.
Russell, maître de poste dans le comté de 685.
Roy, Mm Marcelline, destitution de, 11909.
Ryan, Philip-H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Ryan, Patrick, 4915.
Ryan, Philip H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Sainte-Anne de Restigouche et Cross-Point, comté de Bonaventure, dragage à, 4575.
Saint-Anaclet, maître de poste de Rimouski, 2328.
Saint-Charles, plans des travaux de la rivière, 9152.
Saint-Denis, octroi de scrips de métis à Albert, 4020.
Saint-Moïse, collision de trains à, 7850.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Salmon-River, N.-E., école sauvage de, 8902.
Salsman, A.-W., 964, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Saltcoats, révocations à, 964.
Saltspring et West-River, service postal entre, 2477.
Sampson, George H., 891.
Sampson, M.-J., 892.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Saskatchewan et de l'Alberta, terres de, offertes pour préemption, 3559.
Saskatchewan, ventes des terres des écoles de la, 3275.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Saumon, sock-eyed, 900.
Sauriol, M., 1584.
Sauvé, L.-A., 1883.
Saver, W.-H., 1578.
Savoie, Sébastien, 1580.
Scoles, C.-R., (réclamation), 684.
Scotsburn-Station et West-Branch, comté Pictou en 1912, courrier entre, 2477, 7159.
Scott, E., 1583.
Scott, G., 1581.
Scott, W.-A., 1578.
Sears, Thomas J., destitué, 2470.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Section, 36, 6, 8, 4, 6618.
Service consulaire britannique, 2058.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Sévigny, M., de Montréal, 2476.
Sharer, J., 1582.
Shea, Patrick, 2413, 4195.
Shean, Joseph, 897.
Shelburne et Queen , N.-E., destitutions dans le comté de, 4574.
Sherbrooke et Mosher's-River, N.-E., courrier entre, 2477.
Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Short, George, 1582.
Sifton, W.-B., élection de Macdonald, affidavit, 69.
Skinner's-Cove, comté de Pictou, 602.
Slack, W.-F., 3558.
Smith, Angus, (débat), destitution de, 653.
Smith, E.-D., à Shag-Harbour, N.-E., 2476.
Smith, J.-V., 1580.
Smith, Lyman-C., à Wm. Smith, M.-P., 7097.
Smith, M.-B.-W., destitué, 6943.
Smith, Sam., 4196.
Smith, William, destitution de, 9495.
Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des Micmacs, 4019.
Soulanges, canal de, employés du, 1579.
South-West-Cove, N.-E., obstacles à la navigation à, 899.
Southport, réparations au quai de, 6464.
Southwood, Richard, 1580.
Spicer, John, destitué, 2470.
Spinney, Mme, à Upper-Fort-La-Tour, N.-E., 2476.
St-Amour, M., 6466, 7159.
St-André, accident à, 965.
St. Andrews, et Beauly, courrier entre, 900.
Stahl, J., inspecteur d'immigration, 2479.
Station de sauvetage à Chéticamp, 9870.
Stellarton, N.-E., terrain acquis pour édifice public à, 2327.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Stewart, James, 900.
St-Jacques, destitutions de fonctionnaires dans, 684.
St-Jean à Grand-Falls, ligne ferrée de, 1030.
St-Jean d'Iberville, fonctionnaires de, destitués, 902.
St-Jean, N.-B., subventionnement de steamers à, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Shaw, David, à Marsh-Brook, N.-E., 2473.
Strathcona, révocations à, 965.
Stratton, A.-H., 899.
Sullivan, J.-J., élection, Macdonald, Man., affidavit, 173.
Sullivan, Thos., 4915.
Sunbury et Queen, destitutions de fonctionnaires, dans le district de, 682.
Sutherland, David, 4195.
Sydney-Mines, personnel des douanes, 8987.
Symonds, Thomas, destitution de, 9495.
Taché, C.-E., rapports, 684.
Talbot, Arthur, 2480.
Talbot, Evariste, employé de l'Intercolonial, destitué, 2328.
Tanguay, Alfred, à Saint-Charles, Bellechasse, Qué., 2480.
Tarif de transport des marchandises par l'Intercolonial, 955.
Tarif douanier du Canada, 899.
Tarifs de fret de certains chemin de fer, 684.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303, 9304, 9307, 9312.
Tatamagouche, transport des dépêches, 6945.
Taxe per capita, 10436.
Taylor, Geo., à Bickerton, N.-E., 2478, 4196.
Taylor, John, 1030.
Témoignages entendus et rapports faits par W.-J. Code, 7436.
Terrain ¼ S.-O., 36, 16, 27, 2, 4196.
Terrain ¼ S.-O., de 4, 9, 14, 2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Témoins dans enquêtes tenues dans Nouvelle-Ecosse par commissaire Duchemin, 9495.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159.
Terres des métis du N.-O., 6944, 6945.
Thibaudeau, Ulric, destitution de, 4575.
Thibault, Firmin, de Saint-Denis, Kamouraska, indemnité, 2328.
Thivierge, Emery, inspecteur des pêcheries, Prescott & Russell, 685.
Tisdale, Lucien-A., 901.
Tory, H.-C., 4195.
Tory, H.-L., 895.
Towke, ex-M.-P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Tracy, M.-L., employé dans les ateliers de l'Intercolonial, 3274.
Transcontinental, instructions aux ingénieurs, du, 724.
Transcontinental, rampes sur le, 949.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.
Trefry, Norman L., 964.
Trois-Rivières, Qué., courrier à la gare, 3558.
Trois-Rivières, édifice fédéral à, 3558.
Trois-Rivières, enquêtes dans district judiciaire de, 8903.
Trois-Rivières-Saint-Maurice, employés fédéraux destitués dans comté de, 8903.
Ullyot, G.-M., de Saskatoon, destitué, 2471.
United Shoe Company, 2480.
Van-Camp, Byron, 1581.
Vaudreuil et Soulanges, courriers d'entreprises dans, 8703.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Vente automatique de timbres, 10124.
Vente de ¼ N.-O. de la section 29, 10, 18 ouest, 7606.
Verrault, Joseph, 8903.
Victoria, Alta, renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de, 2476.

DOCUMENTS—*Suite.*

Vigneau, Alexis, 891.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.
Walkinshaw, D.-H., affidavit, 61.
Walsh, George, 1582.
Walsh, J., 1582.
Wanley, H.-B., de Saskatoon, destitué, 2471.
Warburton, nomination et révocation du lieutenant-colonel, et son remplacement par le lieutenant-colonel Jenkins.
Ware, John, 901.
Weave, Mme, à Coal-Creek, 3274.
Webber, James W., 4196.
Webster, Dr C.-A., 964.
Webster, Joseph H., éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Weedon, Station Wolfe, bureau de poste de, 9871.
Welland, accidents sur le canal durant l'année expirée le 25 novembre 1912, 2471.
Wentworth, et Colborne, courrier entre, 9871.
Wetmore, George, capitaine, 963.
Westmoreland, N.-B., renvois du service public ordonnés par l'administration dans le comté de, 2729.
Westville, N.-E., poursuites intentées pour infraction à la loi des pêcheries à, 2477.
White, James, 3670.
Wilcox, P.-J., destitué, 6943.
Wilkinson, Alex., 4196, 2480.
Williams, Dr J.-D.-R., 1578.
Wilson, N.-G., 1583.
Wilson, re W. Leod, de Sherbrooke, destitué, rapport de, 7108.
Winnipeg, baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière, 8366.
Wright, C., 1584.
Wright, destitutions dans le comté de, 685.
Yarmouth, N.-E., bureaux de poste dans, 9493.
Yukon, copies de demandes faites par J.-W. Boyle et autres, pour location de pouvoirs hydrauliques au, 11909.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.
Accusations d'obstruction, 6703, 6704, 6708.
Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952, 6955.
Achat d'un wagon privé, 6500 et suiv.
Adoption des crédits, 6095.
"Advocate", la goélette, 1192.
Affaire Ryan-Byers, 8387.
Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Alarie, Alf., limite d'âge, 12317.
Algoma Steele Co., 7065.
Appel de la décision du président, 4981.
Article "Junius", 4112.
Baldwin, Eugène A., démission de, 8246 à 8261.
Banque de St-Hyacinthe, etc., 10966 et suiv.
Banque Internationale du Canada, 2260 et suiv.
Barsalou, Joseph, 11781.
Bassin de radoub, etc., de St-Jean, 1318.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bedford, inspecteur des denrées alimentaires, dans le district de, 12465 et suiv.
Boîtes de livrairon rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453 et suiv.
Bowie, H.-W., capitaine, 1437.
Boys, William Alves, présentation, 4.

INCIDENTS—*Suite.*

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171, 11187.
Brown, James P., représentant de Châteauguay, décès de, 11790.
Buckhorn, pont de, 3668.
Budget non imprimé en français, 6609, 6611.
Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Bureau de poste à Saint-Jacques-l'Achigan, 11509.
Bureau de poste de Sayabec, 11702.
Bureau de poste de Sintaluta, 11595, 11599, 11602.
Bureau de poste de Wakaw, Sask., 11772.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118, 7119.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Cale flottante "Duke of Connaught", 718, 719, 720.
Canadian Medical Protective Association, 4068.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499, 11621, 11622.
Cardin, Pierre-Joseph-Arthur, présentation, 4.
Canal Welland, 11621, 11625.
Caron, J.-B.-T., 11184, 11200, 11202.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119, 1317.
Champoux Frères, D'Israéli, 12469 et suiv.
Charges fixes de compagnies de chemins de fer, 9245, 9247.
Charleson, M., renvoi de, 11813.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1192, 1440, 2246, 2251, 2252, 2254, 6468.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, destitution de, 11856.
Compagnie de vente de timbres-poste du Dominion, Limitée, 11716.
Classement du personnel des Communes, service du Hansard, section de la traduction, 12304.
Coderre, affaire, 5808 et suiv., 6249 et suiv.
Coderre, présentation de l'hon. Louis, 288.
Colis postaux, 11697.
Colonel Bourque, dest. de 11696, 11747.
Colonel White, 6612.
Colwell, Charles-F., 12302.
Comité de la défense impériale, 7946.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7859.
Compagnie des aciéries d'Algoma, 2240.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Conférence impériale pour la défense navale, 9716.
Contrat du ministère des Postes, 11769.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Contrats résiliés, 11768, 11782.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.
Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470 et suiv.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Daoust, C., limite d'âge, 12317.
Décision en comité, 6011.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.

INCIDENTS—*Suite.*

Delorey, Moses, nomination de, 11853, 11855.
Demande de documents *re* Wm. A. Duane, 7854.
Demandes relatives à des rapports, 9499, 9500.
Démission d'un employé du gouvernement à South-Renfrew, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287, 3289.
Descouse, affaire Landry, destitutions à 3865. 4060.
Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-B., 11770.
Destitution de Mme Marcotte, 11747.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Discussion des subsides, 75 item rayés, 7088.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Distribution des livres bleus, 11867, 11872.
Documents divers, 1400, 1401 et suiv., 3862, 7854, 7855, 8119.
Documents incomplets re destitution d'A.-N. Béland, 7855.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Droits sur les machines à fossoyer, 6844.
Duchemin, M., conduite de, 11104.
Dullman, grâce de, 6812.
Edifice public à New-Carlisle, 11508.
Edifice public à St-Jacques de l'Achigan, 12470 et suiv.
Edifice public à Thorold, 11815.
Edifice public de North-Sydney, 11507.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
Embranchement d'Elmira, 11240.
Emigrants, protection des, 12521 et suiv.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Escadre impériale de Gibraltar, 10353.
Examens des marins, 2166, 2167.
Explications sur un fait personnel, 708, 717, 721, 725, 1191, 1192, 1997, 2006, 2328, 3368, 3566, 4198, 4499, 4984, 6245, 6246, 6358, 6466, 6468, 8204, 8991, 11096, 11201, 12215, 12218.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737, 11745.
Fauns, Katrine-Elber, 11711 et suiv.
Faux rapport du "Citizen", 10353.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879, 11880.
Forces navales de l'empire, 706, 4787, 4790.
Forsyth, M., 8985, 8986.
Fourniture de la glace, C. des commissions et départements, 12489.
Frenette, W., salaire de, 11864, 11865.
Gand, l'exposition de, 10126.
Garland, William-Foster, présentation, 4.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629, 6632, 6634.
Gilbert, M. d'Arthabaska, 11862.
Girroir, W.-A., révocation de, 8984.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6862.
Green, Richard-Francis, présentation, 4.
Grève de Porcupine, 2167.
Hon. John Haggart, funérailles, 6078.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Immigrants russes, 10830 et suiv.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888, 11890.
Impression des réponses aux questions, 3220, 3221, 3222.
Imprimerie Nationale, 11411, 11879, 11880.

INCIDENTS—*Suite.*

Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Inspection du chemin de fer de Québec au Saguenay, 1398.
Inspection gratuite de foin, 716.
Intercolonial, droits de circulation sur, 158.
Interpellation Verville, 8353.
Johnston, Martin, destitution de, 8962.
Joubert, Hélène, destitution de, 11694, 11704.
"Junius", 4112.
Laforce, J.-E., 11843, 11844.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Landry, Andrew, 3863, 6788.
Landry, Félix, 8964.
Landry, Léon-N., 3863.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
LeGallais, J.-A., destitution de, 11607.
Ligne de portage entre Nelson et la jonction Derby, 7106.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Limite d'âge, 12316 et suiv.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348, 2348.
Lysters, N.-S., destitution de, 11777.
Macdonal, Dougald, 12456 et suiv.
Macdonald, lection, affidavit, 217 et suiv.
Macdonald, John, nomination de, 11672, 11674.
Machines à vendre des timbres, 11709.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Madame Mailloux, de Fraserville, enquête, 11675.
Maisonneuve, bureau de poste de, 12470.
Maître de poste de Lloydminster, Sask., 11777.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1438 et suiv.
McConville, Charles, 11306.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McGrath, Matthew, courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, 11749.
McLeod, Duncan, destitution de, 7105, 7107.
McMillan & Delaney, 12457.
Medicine-Hat, Gleichen et Tober, douanes, 11877.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger de Québec, 1038.
Meunier, Charles, de Marieville, 7092.
Miller, affaire—Discours de Mtre A.-E. Harvey, C.-R., 3768, 3769.
Miller, R.-C., comparution à la barre de la Chambre, 3560, 3461, 3762, 3464.
Ministre de la Milice, rapport du "Citizen", 3615.
Montréal, la Commission du Port de, 1575.
Morrison, Alexander, présentation, 4.
Naturalisation britannique, 9616.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861, 11862.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Noms des nouveaux employés de la douane nommés à Niagara-Falls, Ont., 8938.
Noailles, L., nommé traducteur, 1437.
Nouveaux palais administratifs, 11409, 11410.
Nouveaux traducteurs, 11868.
O'Brien, Michael, destitution de, 11065, 11075, 11080, 11089, 11092, 11099.

INCIDENTS—*Suite.*

Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602 et suiv.
Observation sur les motions, 689.
Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603 et suiv.
Opinion du ministère de la Justice, *re* machines à vendre timbres-poste, 11715.
Orateur-suppléant, 6046.
Organisation des comités, 159.
Paquebot "James-Carruthers", 11128.
Parler français dans la Chambre, 11858, 11860.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490 et suiv.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Pension pour les vieillards, 10828, 10984.
Peterborough, écluse d'ascension de, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Point d'ordre, 4983.
Poirier, Pascal, destitution de, 8969.
Pont de Humberstone, 11632.
Port de Souris, 11634.
Poste aux colis, 11655.
Poste rurale, 10355, 10356.
Président du comité général, 6046 et suiv.
Prix du transport du foin, 903.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Quai de Souris, I. P.-E., 11239.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240, 2244.
Questions de privilège, 152, 510, 2062, 3137, 3864, 4059, 4196, 4499, 7855, 7856, 8264, 8705.
Question de procédure, 8705.
Question de règlement, 5168, 5159, 5160, 5161, 6645.
Radiation d'un item de l'ordre du jour, 4196.
Rainbow, 10985.
Rapport demandé, 11655,
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 9500.
Réclamation de madame Laberge, 813.
Réclamations des facteurs, 11603.
Rectification au compte-rendu, 10715.
Règlement, appel au, 6188 et suiv., 6546.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047, 7055, 7058.
Réponses inexactes, 710.
Réponses longues à des questions, 3138.
Représentation parlementaire, 7149, 7151.
Réserve indienne de Kitsilano, 8990.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8982.
Richards, Stephen C., destitution de, 11080, 11081, 11084.
Rivière au Saumon, écoles indiennes de la 1320.
Royal National Sanitarium Association, 982.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 8039, 10355.
Rutherford, John, 721.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Scott, capitaine, 8197, 10125.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Service de l'inspecteur des denrées, 12465 et suiv.
Service de poste rural, 11688, 11748.
Service de télégraphie sans fil, 11686, 11736.

INCIDENTS—*Suite.*

Service du courrier entre Beailly, et Saint-André, 11763.
Service du courrier entre Ottawa et Daniston, 11746.
Service postal transatlantique, 10713.
Smith, Lyman, 7093, 7097, 7099.
Société Royale du Canada, 11405, 11406.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Station postale à Saint-Jacques, Montréal, 11513, 11517.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine, Baldwin, 11840.
Successeur de W. Ray aux archives, 11873.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Système des colis postaux, 11684.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9190, 9228.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Terminus d'Halifax, 7147.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.
Traduction en français des item du budget. 6681.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303, 4305.
Transcontinental.
Transport de la malle à Linwood, 11762.
Transport de la malle entre Antigonish et Livingstone-Cove, 11764.
Travaux de protection à Edmonton, 11832.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320, et suiv.
Ullyot, G.-M., destitué, 6950, 6952.
Usage illégal de la poste, 379.
Vacance de Noël, 1193.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 5211, 11406, 11408.
Version française du budget, 6362, 6653.
Voie de garage à Saint-Alexis, 11237.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.
Wagons, disette de, 289.
Webster, Dr C.-O., révocation de, 11107.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Antigonish, élection d', 10484.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Arcand, Maurice, 8990-91.
Bill naval, 9178-79.
Banque Internationale, 4414, 4415.
Capilano, réserve indienne de, 8884.
Chartier, Léon, démission de, 8037.
Chemin de fer Intercolonial, transport du foin, 2731.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598, 8599; travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6939, 6940.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission des eaux internationales, 4500.
Commission des pêcheries, 11128-29.
Commission du Transcontinental, 9365.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912-13.
Crédits supplémentaires, 8991.
Débats français, distribution des, 11394.
Demande de documents, 4418, 5315, 7153, 12150.
Demande de graines de semences, 4415.
Dépôt de document, 6619, 9364.
Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Détournement du trafic du grain, 2571, 2572.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6901.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037-38.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119.
Droits sur les fruits et les légumes, 7153-54.
Elévateurs régionaux, 12006.
Examen de la vue des pilotes, 6701-2.
Expédition polaire de Stefanson, 4302.
Explications sur un fait personnel, 5318.
Etats-Unis, inondations désastreuses aux, 6827.
Forces navales de l'empire, 4840-41.
Fougère, Peter, destitué, 7111.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620, 6627.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824-5.
Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Glace dans l'Océan Atlantique du Nord, état de la, 6709.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Grève des photograveurs, 7948.
Gutelius, nomination de, 9365.
Intercolonial, bureau administratif, 7045, 7046, 7083.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706, 11137.
Lafontaine, parc, 7417.
Landry, André, 6744, 6763.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940, 12150.
Loi des grains, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.
Manitoba North Western, 12026.
Martin, Elie, destitution de, 11864.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Miller, cas de R.-C., 5323.
Morrison, Robert-C., destitution, dépôt demandé, 6618.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
"Niobé", licenciement de marins du, 8461.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Nord-Canadien, 11792.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Ottawa, entrée du chemin de fer du Pacifique à, 8791.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du, 6618.
Paquet, W.-J., révocation de, et de George Gunn, 5315.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196-97.
Poste aux colis, 7770-1.
Protection des pêcheries, 6711.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Prince-Albert, concession de terre à, 8461, 8706; inspection de homestead à, 8598.
Question de privilège, 5319.
Question de règlement, 9176.
Quai de Sackville, N.-B., 6702-3.
Question préalable, 7634.
Rapport de l'enquête sur la Farmers' Bank, 6938.
Receveur de la poste à Wakaw, 11615.
Règlements des ranches, 7046.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5316-17.
Rivière de l'Est, améliorations à la, 6939.
Saint-Jean, N.-B., améliorations du port de, 4416.
Scott, capitaine, 3562.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.
Service des colis postaux, 11527.
Service postal transatlantique, 7418.
Shantz, David, révocation de, 6955-6.
Sharp, destitution de l'inspecteur, 8353.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Tarif douanier, 6636, 6639.
Taux océaniques, 2571.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.
Traduction des relevés, 11393.
Traité avec les Antilles, 6709.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Travaux de la Chambre, 11655; documents, 3226.
Uniformité de lois de Naturalisation, 2803.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, l', 8462.
United Shoe Machinery Co., 12006.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865-66.
Vétérans de l'invasion des Féniens, 6619, 6712.
Winnipeg, bateau sur lac, 11128.

MESSAGES.

Budget général, 1913-14, 10641.
Budget supplémentaire, 1913-14, 5820, 10641.
Communications du Gouverneur général, 7149.
Discours du trône, 1.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Prorogation, 12534.
Sanction Royale à certains projets de loi, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721, 10351, 10391, 12534 et suiv.
———achat par l'Etat des obligations de 3 p. c. de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Sénat *re* bill des chemins de fer de l'Etat, 12519.
Sénat *re* le bill des grandes routes, 12518.
Son Altesse Royale, adresse, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement, 7636, 7648.
———rejetée, 7980.
———pour l'Ascension, adoptée, 8988.
———8064; retirée, 8078.
Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lecture, adoptée, 11132.
Améliorations aux grandes routes, 8422, 8790, 9068, 9072.
Amendement à la loi des bureaux de poste, adopté, 11910.

MOTIONS—*Suite.*

Amendement à motion du ministre de la Marine pour la question préalable, 7917.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12103; rejeté, 12116.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12125.
———à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12132; déclarée irrégulière, 12133, 12135, 12136, 12137, 12138, 12187 à 12199-12200 à 12218.
———du Sénat au bill concernant Cie de chemin de fer Nord-Canadien de Québec, renvoyé au comité, 11335.
———du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa, renvoyé au comité, adoptée, 11336.
———au bill de la Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
———à résolution pour prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141; déclarée irrégulière, 12141.
Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller, rejetée, 3775.
Aqueduc d'Ottawa, motion adoptée, 8790.
Association Protectrice des Médecins canadiens, amendement, 4006, 4007, 4011.
Avance à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, adoptée, 11910.
Avancement de l'instruction agricole, amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, 83 à 10, 11937.
Banque Internationale, 11524.
Bibliothèque du Parlement, 485.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Canadian Northern Branch Lines Company, adoptée, 8830.
Canadian Northern, 7980, 11725.
Canal de la Baie Georgienne, 2693, 2728, 3858, 3859.
Chemins de fer de l'Etat, pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Classement du personnel des Communes, 12301.
Code criminel, modification du, amendement à art. 4, adopté, 11940.
Coderre, enquête *re* l'hon. Louis, 6263.
Comité des banques et du commerce, 7244, 7770, 9107, 9108.
Comité des bills privés, modification, 3532.
Comité général pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8599, 8609.
Contamination des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, amendement, 8997.
———avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024.
———avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
———avec les Antilles, amendement rejeté, 90 à 52; serutin, 9064.
———avec les Antilles, sous-amendement rejeté sur division, 9063.
———avec les Antilles, 3e lecture, 8992; adoptée, 9066.
———avec les Antilles, 2e lecture, 2064; adoptée, 2095.
Cours supérieures de la province d'Ontario, amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.

MOTIONS—*Suite.*

Création d'un système de crédit agricole, motion adoptée, 3274.
Crédits à voter, acceptés, 7107.
Déplacement des gares terminus, 1ère lecture du projet de loi, motion adoptée, 7946.
Dépôt d'une résolution modifiant la loi des pénitenciers, 11268.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto, adoptée, 11390.
Dépôt d'un bill concernant la chasse pélagique du phoque, adoptée, 11645.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Dépôt d'un projet de loi modifiant la loi des pénitenciers, adoptée, 11671.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789; adoptée, 11790.
Dépôt d'un bill pour amender la loi des juges, adoptée, 11985.
Dépôt de bill modifiant la loi des grains du Canada, adoptée, 9398.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des élections fédérales, adoptée, 8699.
Dépôt d'un bill relatif aux tribunaux supérieurs d'Ontario, adoptée, 6505-6.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des grains, 8924; motion retirée, 8933.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851; motion adoptée, 8884.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119, 8240.
Election d'Antigonish, 10484.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Encouragement à l'agriculture, amendement à l'article 3, 8347.
Forces navales de l'empire, amendements, 1058, 3566, 3592, 4025, 4630, 4661, 7437, 9413 10236, 10246, 10251, 10267.
Galerie nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Haggart, *re* décès de l'hon. John.
Hus, Mlle Paule, destitution de, (en suspens), 7850.
Industrie fruitière, adoptée, 2343.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Impressions du Parlement, 485.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution, adoptée, 8597.
Landry, *re* André, motion de censure, 6763-64, 6774.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Miller, affaire, 3261, 3768, 3774, 3776, 8465, 9365.
Newman, Jacob, brevets de Frédérick, et autres, adoptée, 8830.
Nominations dans le personnel de la Chambre des Communes, adoptée, 7149.
Noailles, Louis, traducteur à la Chambre, adoptée, 1884.
Orateur suppléant, 9991 et suiv., 9999 et suiv., 1062.
Ordre indépendant des Forestiers, amendement à l'annexe, 7560.
Pension aux vieillards, 961, 2219, 7149.

MOTIONS—*Suite.*

Pollution des eaux navigables, référence à un comité spécial, 8884, 9300.
Question préalable, 7634, 7859.
Question préalable, reprise de la discussion, 8462.
———reprise de la discussion, 8610.
———scrutin, 108 à 73, adoptée, 8692.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 2164, adoptée, 2166.
Règle 17 de la Chambre, 7658.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, 5819.
Restaurant de la Chambre, 485.
Retrait d'un bill concernant la Compagnie du chemin de fer Central, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698, adoptée.
Roche comme membre du comité de l'agriculture, 652.
Rogers, censure contre l'hon. M., 803, 10485.
Séances du matin, en suspens, 8988, 9495.
Séances du samedi, adoptée, 11393.
Subventions au Canadian Northern, 3e lecture, 12191; adoptée, 12204.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9300; non adoptée, 9356.
Tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.
Traité anglo-japonais, 2e lecture, 7160, 7350, 7390, 7400, 7413
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, 7835.
Travaux de la Chambre, 2345, 2347, 3282, 3286.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269, 11274, 11286.

PROJEST DE LOI.

NOTE—Pour détails voir *"Débats"* et *"Discuscussion des articles"*.
Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Académie royale canadienne des arts, 1ère lecture, 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Alberta—Chemin de fer Central d', 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect. et adopt., 8828.
Alberta Inter-Urban RR. Co. 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8828.
Alberta-Saskatchewan Life Ins. Coy., 1ère lecture, 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Anderson, Frances-Legora, 1ère lecture, 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Antilles—Convention commerciale avec les, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., 2095; 3e lect. et adoption, 9066.
Archives publiques, dépôt et 1ère lect., 11789; 2e lect., 12288; 3e lect. et adoption, 12290.
Association des comptables canadiens, 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 6393.
Association protectrice des médecins canadiens, 1ère lect., 2372; 2e lect., 2372; 3e lect., 4455. (Voir Canadian Medical Protective Assc.)
Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9226-7.
Arthabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., 779; 3e lect. et adoption, 3898.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Bankers Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451; 3e lect., 7399.
Banques d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Banque immobilière, 1ère lect., 1585; 2e lect., 2203.
Banques, (loi des), 1ère lect., 185; 2e lect., 2569; 3e lect., 10983; amendements du Sénat, 11911-11938.
Barnett, O.-D., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; 3e lect., 11721.
Beaver Fire Insurance Company, 1ère lecture, 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9409.
Bishopric, G.-F., (brevet d'invention), 1ère lecture, 288; 2e lect., 978; 3e lect. et adoption, 2769.
Blaustein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Brantford & Hamilton Electric Railway Co., 1ère lect., 6936; 2e et 3e lect., 8829.
Brazilian Traction Light, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
British Columbia Southern Co., dépôt et 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 8829.
British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
British Northwestern Mortgage Co., 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 2111.
Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Bureau du temple et du presbytère de l'église presbytérienne du Canada, 1ère lect., 1996, 6936; 3e lecture, 10407.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Burrard Westminster Boundary RR. & Nav., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11060.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 1ère lecture, 794; 2e lecture, 8367; 3e lect. et adoption, 8416; amendements du Sénat, 10357.
Canada Hail Insurance Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 4455.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lect.; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage Co., 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adopt., 2686.
Canadian Medical Protective Association, dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455. (Voir aussi "Association protectrice des médecins Canadiens".)
Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976; 3e lect., 10103.
Chemin de fer de Campbellford, 1ère lecture, 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.
Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cie Canadian Northern Ontario Railway, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville (Bill n° 98), 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2205.
Cie Canadian Premier Fire Insurance, 1ère., lect., 6248; 2e lecture, 6399.
Cie Canadian Provident Fire Insurance, discussion des articles, 9359; rapport, 3e lecture et adoption, 9363.
Cie Canadian Western Railway, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; discussion en comité, 4550; 3e lecture, 6399.
Cie Commerciale d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434; 2e lect., 10641; 3e lect. et adoption, 10333.
Cie d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Cie d'articles d'électricité de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Cie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Cie de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., et adoption, 3177.
Cie du chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Ciés de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect.; disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Cie de chemin de fer Pacific et Hudson Bay, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.
Cie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. reprise, 3109; rapport, 3117.
Cie d'irrigation et de puissance hydraulique d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3183.
Cie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., (bill n° 97), 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lecture, 6394.
Amendement par le Sénat, 7980.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 9225.
Cie du chemin de fer Southern Central Pacifique, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Cie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Cie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., 2617.
Cie du chemin de fer de Caribou à Barkerville et à Willow-River, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect., et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Cie du chemin de fer Niagara à St. Catharines et à Toronto, 1ère lect., (Bill n° 102), 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.
Cie du chemin de fer Pacific et Peace-River, 1ère lect., 6218; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Cie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 2e et 3e lect. et adoption, 3517.
Cie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204.
Cie du chemin de fer électrique de Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8829.
Cie du chemin de fer d'Ottawa du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.
Cie Northern Empire Life Assurance, 1ère lecture, 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8886; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434.
Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2ème lect., 4457; 3e lect., 6936.
Code criminel, modifiant le, dépôt 85; 1ère lecture, 10367; 2e lect., 11939; 3e lect., 11959.
Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect., 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.
Commercial Acetylène Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.
Commissaires du Port de Fraser-Nord, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; reprise de la disc., 2652, 3106; rapport du bill, 3107; 3e lecture, 3173.
Commissaires du port de Westminster, 1ère et 2e lect., 1739; disc. des articles, 2609; disc. reprise, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adoption, 10232.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect., et 2e lect. 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Corporation épiscopale romaine de Mackenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lecture, 11062; 3e lect., 11722.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2e délibération; amendement du Sénat et adopté, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lecture, 8291; 2e lect., 8810; 3e lect., 10116.
Creighton, Edward-Mackey, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332; 3e lect. et adoption, 11335.
Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.
Deslandes, G.-S., 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect., 10408.
Dominion Northwestern Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., et adoption, 3508.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Drapeaux, usage des, 1ère lect., 6.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lecture, 4111; 3e lect., 6936.
Eaux de la zone des chemins de fer (modifiant la loi des), dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232.
Empire Life Insurance Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Epizooties, 2e lect., 10145 et suiv.; 3e lect. et adoption, 10148.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12086.
Falsifications, (Loi des), 1ère lect., 10573; 2e et 3e lect., 11986; adopt., 11987.
Failing, C.-F., 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 2e et 3e lectures, 8303.
Forces navales de l'empire, dépôt, 687; 1ère lect., 707; 2e lect., 4305; 3e lect., 10349; adoption, 10350.
Foy, A.-Raby, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Froste, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898 et suiv. Amendements du Sénat, aodptés, 10087.
Gardien du phare de l'Ile-au-Œufs, 9487, Pelletier, Tancrède, démission de, 9487.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lecture, 2372.
Genier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Glengary & Stormont RR. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11058.
Gogarty, F.-M., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6942.
Gold Medal Furniture Coy, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; 3e lect. et adopt., 3183.
Gold Medal Furniture Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 10148; 3e lect. et adopt., 10202.
Grand Lodge Order of Elks, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Grandes Routes, (Loi des), dépôt, 967; 1ère lecture, 967; 2e lect., 8416; 3e lect. et adopt., 9106.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
G.-T.-P., obligations du, 3e lect., 1620.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967; 2e lect., 1481; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.
Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2ème lect., 7806; 3e lect., 8303.
Hearns, J.-W., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399 et 3e lect., 6937.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lecture, 2686.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Hutchinson, allocation à Melle, 1ère, 2e, 3e lect. et adoption, 11985.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat, adoptés, 9867.
Imperial Traction Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Ingleby, Geo.-D., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect. et adop., 11986.
Inspections et de la vente, (Loi des), 1ère lect., 9967; 3e lect. et adoption, 12288.
Instruction agricole, dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; 2e lect., 8346; 3e lect. et adoption, 9072.
International Trust & Investment Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 4109-4110.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.
Juges, (Loi des), 1ère et 2e lect., 11985; comité, 12148-12275; 3e lect. et adopt., 12276.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Lacey, M.-K., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
La Cie du Chemin de fer Calgary à Edmonton et à Fort McMurray, 1ère lect., 1778; 2e lecture, 2204; 3e lect., 3522.
Lois de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Loi des chemins de fer, 1ère lect., 9973; 2e lecture et disc. des art., 10202; 3e lect. et adoption, 10226. Amendements du Sénat, renv., 12384.
Loi des compagnies, dépôt, 151; 1ère lect., 152.
Loi des prisons et maisons de correction; dépôt, 11667; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption.
Loi électorale, dépôt, 968; 1ère lect., 969.
———1ère lect., 8699.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.
Manitoba, Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.
Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8229.
Marine et Pêcheries, dépenses casuelles, 12402 et suiv.
Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Mayers, Emma, 1ère et 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
McDonald, Georges, Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Messageries, tarifs des, modifiés et adoptés, 3557.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 1399; 2e délibération et adoption, 11062.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546.
Modifiant la loi des Terres Fédérales, dépôt, 1996; 1ère lect., 1997.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adoption, 9373.
Montéal—Commissaires du port de. Dépôt, 707; 1ère lect., 708; comité, 931; 3e lect., 3377.
Nathanson, Nalhan-L., 1ère lect., 6248; 2e lecture, 6399; 3e lect., 6937.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Naturalisation, dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Newman, F.-J., *et al*, brevet de, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amendements par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 950; disc., 3719; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
New-Westminster.—Commissaires du Port de, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Nipissing Central Railway Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Northern Empire Life Insurance Co., 1ère lecture, 484; 2e lect., 780.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; *re* lect., 8806.
Octroi aux volontaires, 1ère lect., 10237; 2e lecture, 10987; 3e lect. et adoption, 10239.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1ère lect., 967; réservé 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 75660. lect., 1482; 3e lect., 2617.
Ottawa Gas Co., 1ère lect. et 2e lect., 1293; 3e lect., 2618.
Ottawa & Montreal Transmission Co., Ltd., 1ère lect., 1936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.
Ottawa Terminals RR. Co., 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lecture, 11939.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920; 3e lect., 8992.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité; 3e lecture et adoption, 11721.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adoption, 8809.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 5; 2e lect., 8851; 3e lect., 8884.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lecture, 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépçt et 1ère lect., 12143; 2e lect., 12204; rapport, 12211.
Prisons et maisons de correction (Loi des), dépôt 1267; 1ère lect., 11267; 2e lect., 3e lect. et adoption, 11795.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9336.
Primes aux volontaires, dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 937; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise et discussion, 3425; rapport, 3456; 3e lect., et adoption, 10126.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Québec—Commissaires du port de, 1ère lect., 6935; 2e lect., 8806; 3e lect. et adoption, 8806.
Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Quebec Rapid Transit Co., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.
Radiotélégraphie, dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485; 3e lect., 8392.
Raynor, Elizabeth-Adelaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.
Real Estate Loan Co. of Canada, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 9356.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 2e et 3e lecture et adoption.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Réserves forestières et parcs fédéraux, dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e lect. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 6399; 3e lect., 6936.
Richard, l'hon. A & Consorts, 1ère lect., 2160; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3956-3958.
Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect. 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1ère lect., 732; 2e lect., 903; disc. des art., 9061; 3e lect., 1675.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adoption, 6936.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Sociétés coopératives de crédit, dépôt et 1ère lect., 9299.
Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect. 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939.
Subsides n° 249, 1ère, 2e et 3e lect., et adop., 12488.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204.
Subvention au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Tarif des douanes.—Adoption, 11789.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.
The Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407.
The Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc. des art., 9356; 3e lect. et adoption, 9356.
Toronto Terminal Railway Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10406; 3e lect., 10107.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; 3e lect. et adoption, 7417.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 8505; 1ère lect., 8503; 2e lect. et disc. des art., 9828; 3e lect. et adoption, 6844.
Van Buren Bridge Company, dépôt et 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.
Vancouver—Commission du port de, dépôt, 8746; 1ère lect., 8747; 2e lect. et discussion des articles, 9154; rapport, 9160; 3e lect., 9252.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; disc., rép., 2674; rap. et 3e lect., 2676.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et adoption, 10370.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; 3e lecture, 2617.
Winnipeg—Approvisionnement d'eau, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 10574.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e l., 10407; 3e lect., 11062.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.
Zone du chemin de fer, dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adoption, 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 591.
Banques d'épargnes de la province de Québec, adopt., 10437.
Banques, modifiant la loi des, 1294 et suiv., 1ère et 2ème lect. et adoption, 1299.
Bureaux de poste, amendement à la loi des, dépôt, 11910.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 721; 1ère et 2ème lectures, et adoption, 794.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Chemins de fer, modifiant la loi des, dépôt, 9610, adoption 9976.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2ème lectures et adoption, 12320.
Colis postaux, dépôt, 10124, adopt., 10357.
Commission de conservation, 9177.
Convention commerciale avec les Antilles, 809, 906.
Cour suprême, traitement du registraire, 1re et 2e lectures et adoption, 8291.
Crédit agricole, création d'un système de, (dépôt), 3226.
Epizooties, relative aux, (dépôt, 9497, 1re lect., 9898; 2e lect., 9898; adoption, 9898.
Finance, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 7154.
Forces navales de l'empire, (dépôt), 810; adoption, 3365. (Voir débats pour discussion.)
Galerie Nationale du Canada, 8990, 9252, 9266.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 722.
Grains, loi des, 8924, 9373, 9398.
G.-T.-P., achat des obligations du, (dépôt), 902, adopt., 1620.
Grand-Tronc-Pacifique, avance à la Compagnie du, (dépôt), 11910, 1re lect. et disc. en comité, 12140 et suiv.; 2e lect. et adopt., 12142.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Hôtel de la Monnaie, (dépôt), 8037; 1re et 2e lectures et adoption, 8920.
Hutchinson, prime à Melle, (dépôt), 10352; 1re et 2e lect. et adopt., 10987.
Inspections et de la vente, loi des, 1re lect., 9967, 2e lect., 9967, adopt., 99.
Inspection et pesage des céréales, 8597.
Instruction agricole, adoption, 2204.
Juges, loi des, (dépôt), 11526, disc. en comité, 11959; 1re et 2e lect., 11985; adopt., 12149.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, discussion reprise, 9112; amendement Cochrane, 9113; 1re, 2e et 3e lect. et adopté, 9147.
Marques des fruits, 9614.
Modifiant la loi de la marine marchande, 722.
Navigation, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 808.
Pénitenciers, loi modifiant loi des, (dépôt), 11268; discussion en comité, 11656; 1re, 2e lectures et adoption, 11671.
Port-Arthur, bassin de radoub à, (dépôt), 9871, 10119.
Primes à la fabrication de l'acier, 1re lect., 10483, 2e lect., 10483, adopt., 10483.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, discussion en comité général, 9160; adopt., 9176.
Québec, commissaires du port de, (dépôt), et discussion, 1re lecture, 8866; 2e lect. et adoption, 8280.
Radiotélégraphie, (dépôt), 723; comité, 794; 1re et 2e lectures et adoption, 804.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Règle 17 de la Chambre, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609.
Rentes viagères de l'Etat, modifiant la loi des, (dépôt), 1re lect., 9497, 9871; 2e lect. et adoption, 9888.
Sénateurs supplémentaires, (dépôt), 902.
Somme à voter pour subsides, 7106, 7107.
Subsides aux chemins de fer, 12007; adoptée, 12008.
Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Temiskaming et du Nord d'Ontario; discussion, rapport, 1re et 2e lectures et adoption, 12144.
Subventions aux chemins de fer, 11647.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton; adoptée, 12026.
Subventions au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord, adoptée, 12026.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle-Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du port de Burrard-Inlet, 12030, adoptée, 12033.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tilsonburg et Embro, 12025, adoptée.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions aux chemins de fer Nord-Canadien, 12033, 12086, 12140.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Tarifs des messageries, 3532, 3557.
Télégraphie, création d'un service impérial de, (dépôt), 9498.
Traité anglo-japonais, adopt., 6700.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.
Vancouver, commissaires du port de, 8740; 1re et 2e lectures et adoption, 8746.
Vote et texte de la motion modifiant règle 17 de la Chambre, 8094.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon Gallois, 812.
———fusils Ross, 6700.
———wagons particuliers, 815.
———d'horloges, 9483.
———meubles d'occasion, 9483.
———pendules, 8702.
———terrains par le gouvernement à Ottawa, 2801.
———du ministère des Postes, 9481.
Acton-Vale, édifice public, 9111.
Acton-Vale, et St-Théodore, transport du courrier entre, 822.
Adam, S.-E., 649.
Administration du pénitencier de Portsmouth, 3277.
"*Advocate,*" la goélette, 1601.
Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Affranchissement des journaux, 611.
Agent canadien à Anvers, 3132.
Agents douaniers du comté de l'Islet, 2230.
Aide à l'agriculture, 7685.
Alain, Jean, 11908.
Alain, Québec, transport du courrier, 11901.
Alberta, gaz naturel de l', 4013.
———griefs de l'Association des producteurs de laine de l', 4195.
———importation de moutons dans l', 4194, 4568.
———pétition des cultivateurs d', 11903.
———ventes de terres dans l', 7687.
Aldershot, camp d', 9480.
———camp de, approvisionnement, 8362.
———glace pour le camp d', 2801, 6456.
———camp d', renvoi d'office du gardien, 5324.
Alexander, Alexander, 1034.
Allaire, J.-O., 6463.
Allen, Islam, 8885.
Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Améliorations des grandes routes, 815.
Amendement à la loi des compagnies, 615.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Amherst-Point, quai à, 1187.
Ammon, N.-B., receveur des postes à, 12292.
Amqui, service du courrier, 3133.
Annapolis, piliers de protection contre la glace dans la rivière, 7245.
Antigonish, crédits pour le comté d', 2438, 2691, 3666.
———inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———service du courrier dans le comté d', 3280.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Arisaig, N.-E., directeur de la poste à, 2437.
Arpentage d'un township de l'ouest, 9489.
Arsenal d'Halifax, 1593.
Arthabaska, bureau de la poste, 608.

QUESTIONS—*Suite.*

Asselin, Olivar, 602.
Asselin, rapport de M., 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Atlantic, Quebec and Western, chemin de fer, 4015.
Atlantique et Lac Supérieur, chemin de fer, 2228.
Audette, L.-A., 11909.
Auditeur général, 9483, 10435.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Automobiles de l'Etat, 1178.
Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Autorisation des compagnies, 616.
Avignon, bureau de poste d', 5322.
———directeur de la poste d', 7843.
———Qué., receveur de la poste à, 6949.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Aylmer, Qué., receveur de la poste à, 8359.
Backshore et Pictou, service de la poste entre, 611.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer de la, 2228.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 1601.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Baie Saint-Paul, quai de la, 11390.
Baie St. Peters, I. P.-E., quai de la, 3131
Baillie, John, 614.
Banque Internationale, 11524.
———enquête *re*, 11524.
Balkam, M., 8118.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Barrington, inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassano, édifice public à, 824.
Bassin à flot à Québec, 1779.
Bassin de radoub à Québec, 1779.
———de Connaught, 597.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bath, service du courrier à, 7844.
Bathurst, levée des lettres à, 6699.
Bayfield, H.-A., 3126.
Bay-Fortune, brise-glace à, 6459.
Bayside et St. Andrews, service postal entre, 7844.
Bayview, homarderie de, 823.
Beaudet, J.-S., 9482.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Bedford, service postal de, 2229.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bellemare, P., 572.
Beresford, brise-lames à, 1781.
Bergeron, Charles, 9490.
Bernard, Edmond, 9482.
Bernard, John, 1537.
Bernard, Pierre, 11908.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bernier, L.-V., 647.
Berthierville, quai de, 2435.
Bettez, Alfred, 6463.
Bishop, Alfred, 7155.
Blain, Thomas, 11909.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8036, 8118.
Bonaventure, bouées dans la rivière, 11526.
———chèques à recenseurs du comté de, 2481.
———distribution des faveurs ministérielles dans, 3525.
———nominations d'inspecteurs des poids et mesures dans le comté de, 6948.
———recenseurs du comté de, 2435.
———service du transport des dépêches dans, 8893.
———station de signaux de, 10711.
———station des signaux de tempête de, 11392.
———surveillant des travaux dans, 7843.

QUESTIONS—*Suite.*

Boudreau, Albert, 11908.
Boulard, gardien de phare à, 9111.
Boulardarie-Centre, bureau de poste de, 2689.
Boules, transport du courrier des, 10709.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7848, 7849.
Bourk, lt-col., 1789.
Bourque, Alexis, 7849.
Bourque, Marin, 1536.
Boylston et South-Manchester, service du courrier entre, 4567.
Boyter, D., 8885.
Bow, William, 1399.
Brennan, James-F., 8901.
Brennan, Vincent, 1183.
Bridgewater, salle d'exercices de, 1187.
Brigham-Farnham, transport du courrier de, 2232.
Brise-lames à Beresford, 1781.
Bromptonville, transport de sacs du courrier, 5324.
Brise-lames de l'Ardoise et de Black-Point, 7601.
Brunelle, William, 7158.
Bukard, George-F., 604.
Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Buyold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E., hôpital de, 4191.
Burdett, poste de douane à, 824.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Bureaux de conciliation, 712.
Bureaux de l'Etat à Montréal, 2227.
Burriss, R.-A., 827.
Cabotage canadien, 1600.
Cacouna, approvisionnement d'eau de la station de, 8596.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837, 7838, 7839, 8116, 8355, 8593, 8594, 8595, 8894.
Cadenas de sacs postaux, 8970.
Cadenas pour sacs aux dépêches, 8593, 8595, 9481.
Cadenas pour sacs du courrier, 7426, 7430, 8355, 8356.
Caisses d'épargnes de l'Etat, 1786.
Caisses d'épargnes postales, 1600.
Caldwell, Artur-B., 8360.
Cameron, Thos., 649.
Campbelton-Gaspé, service de navire à, 7426.
Campbelton-Gaspé, service de vapeurs, 3528.
Campbelton-Gaspé, service du steamer, 4563.
Canada, le, à l'Ile Pomquet, 1534.
Canadian Biscuit Company, 4565.
Canadian Northern, chemin de fer, 12147.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Canadian Northern, statistiques, 11904.
Canadien du Nord d'Ontario, Cie du chemin de fer, 7159.
Canada, histoire officielle du, 975.
Canada, population du, 978.
Canal Chambly, 2800.
Canal de Panama, 612.
Canal de St-Pierre, 981.
Canal de St-Pierre, amélioration du, 814.
Canal Welland, construction du, 952.
Canal Welland, surintendant de, 952.
Canot de sauvetage de Picton, 980.
Canso, homarderie de, 10236.
Cap-de-la-Madeleine, quai du, 1598, 1788.
Cap-Noir, Est, bureau de poste au, 4567.
Cap-Breton, drague, 1589.
Carabines Ross, 8358.
Carabiniers de Kootenay, 1037.
Cardston, percepteur des douanes à, 1036.
Cargaisons maritimes, 1600.
Carleton, Qué., gardien du phare de, 11392.

QUESTIONS—*Suite.*

Carleton, Qué., gardien du quai de, 11392.
Carleton, service du courrier à, 7846, 8361.
Carrier, Gervais, 715.
Carrier, William, 649.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Centenaire de la Paix, 12292, 12293.
Céréales, loi des, 2485.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chagnon, François, 650.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chambly, canal, 2800.
——surintendant du, 11134.
Chambre des Communes, messagers de la, 2221.
——rédaction des lois de la, 10707, 10708.
Champagne, A.-G., 10710.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Champoux Frères, D'Israéli, Qué., 8362.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chaput, Jos., 1538.
Charles-Cove, transport des courriers à, 638.
Chateauvert, Georges, 646.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Chemin de fer du Grand-Tronc à New-Hazelton, 1395.
Chemin de fer du Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Est de Québec et de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, 6947.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Cherté de la vie, 2223.
Chisholm, Archibald, 9489.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Chouinard, E., 9487.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Circulation monétaire, 8596.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Cléroux, Amédée, 7606.
Clôture de fil de fer, 595.
"Coast Guard", le journal, 1588.
Colborne, sous-percepteur des douanes à, 8364.
Cole-Harbour, quai de, 3129.
Colis postaux, 596, 3669.
Collin, Joseph, 12146.
Colombie-Anglaise, saumon de la, 2688.
Colombie-Anglaise, ventes de terres des sauvages dans la, 8355.
Colonels honoraires, 2234.
Commerce des Antilles, 612.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1035.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission de conservation, 8896.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacées, 2692.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission des services publics, 813.
Commission du pilotage, 2441.
Commission du port de Québec, avocat de la, 628.
Commission du service public, 1788.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.

QUESTIONS—*Suite.*

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Concessions de homesteads, 8592.
Conditions des classes ouvrières, 1782.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Construction de quais, 9111.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Contrecœur, destitutions à, 4018.
Conway, M.-T., 7436.
Corde de manille, 10709, 10710.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Corry-Laverdure, réclamation, 11136.
Coste, H.-D., 616.
Côté, Sask., bande des sauvages de, 8887.
Country-Harbour, embranchement de l'Intercolonial, 2482.
Cousins, Arthur, 8900.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destitués au comté d'Antigonish, 2690.
Crispo, Jeffery-M., 3524.
Crowe, colonel, résignation du, 11135.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Cullen, Francis, 11392.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Dagneau, J.-F., 9486.
Daigle, Napoléon, 9111.
Dalhousie, service de vapeurs sur, 7841.
Danby et Ste-Christine, transport du courrier entre, 820.
Dauphin, stations agricoles dans le comté de, 6617.
Dans, John-W., destitution de, 643.
Dawson, destitutions à, 2237.
Dea, Edmund, 7435.
Défense de l'empire, le ministre des Postes et rie, 8034.
Deland, A.-N., 647.
Demande de documents, 7248.
Demande de dossier, 8119.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Demers, Gédéon, 9111.
Département de l'imprimerie et de la papete-1190.
Département des Mines, 2227.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1140.
Deschamp, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Desjardins, Auguste, 2234.
Desrosiers, Mme E., 648.
DeVarennes, Dr Jos., 6462, 6463.
Devereux, Melle, 624.
Dickin, George, 1185.
Différends industriels, 1035.
Dionne, A.-E., 650.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
D'Israéli, édifice public à, 6945.
D'Israéli, Qué., promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525, 11902.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Dominion Steel Works, 11901.
Duncaster, réserve de, 4564.
Dorchester, directeurs des postes dans, 3529.
Dorchester, transports postaux dans le comté de, 631.
Dorchester, N.-B., tronçon de l'Intercolonial à, 2224.
Doré, François, 9111.
Dorsett, W.-E., 1183.

QUESTIONS—*Suite.*

Douglas, Harwood, 7434.
Douglas, Howard, 4019.
Douanier à New-Campbelton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Dragage à Port-Hood, 1779.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2798.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duchemin, commissaire, affaire Sangster, 8703.
Duchemin, M., paiements de deniers à, 8361.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dunn, Albert, 7435.
Dupont, Joseph, 2688.
Dussault, Georges-Albert, 3527.
DuVernet, Dr, 8701.
Earl Grey, steamer, 3132.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Eboulements, service postal des, 8117.
Ecluse de la rivière St-Charles, 6458.
Edifice public à Stellarton, 979.
Ehler, W.-E., 8365.
Election de Maisonneuve, procès relatif à l', 3132.
Elevage des animaux à fourrures, 2237.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528 .
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2003.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés de la Marine destitués dans Rimouski, 2239.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Douanes destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2238.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Enquête relative à loi Farmers' Bank, 820.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Enseignement professionnel, 980.
Enseignement technique, commission d'enquête sur l', 2800.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Entreprises de bouées, 7158.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Erinville, maître de poste d', 7837.
Escuminac, bureau de poste à, 4567.
Esquimalt, bassin de radoub à, 8886.
Euréka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.

QUESTIONS—*Suite.*

Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du professeur Barnes, 3131.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Exportation de crème, 605.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition Panama-Californie, 7434.
Factage rural, 2237.
Facteurs de la poste, 2484.
Facteurs, service des, 2002.
Fairville, N.-B., bureau de poste de, 3130.
Farley, Mme Paul, 1790.
Farmers' Bank, 12520.
Farmers' Bank, commission d'enquête sur la, 2802.
Farmers' Bank, enquête relative à la, 641, 820.
Farnham, camp militaire de, 4014.
Favoritisme politique, 2003.
Fénians, invasion des, 9870.
Filteau, J.-A., 645.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fisher, Ward, 1188.
Florenceville et Upper-Wicklow, service postal entre, 7844, 8360.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Fonctionnaires de l'Intercolonial, 951.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Force permanente, approvisionnements de la, 2800.
Fort St. Lawrence, inspecteur du dragage à, 1587.
Fournier, Honoré, 1784.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
France, valeurs canadiennes offertes en, 2004.
Fraser, famille, 9484.
Fraserville, port de, 1038.
Fredericton, achat de terrains à, 633.
———destruction d'un pilier à, 7246.
———terrains militaires à, 1593.
Gages payés aux journaliers, 978.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gallivan, Melle Annie, 715.
Gare à Sayabec, 2228.
Gatros, N.-B., quai de, 3279.
Gaudet, J.-D., 1538.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gazette du Travail, les correspondants de la, 822.
Gendron, Ernest.
Gilbert, Arthur, 632.
Giroux, Dr, 12146.
Glace artificielle, 2692.
Glace pour le camp d'Aldershot, 2802.
Gleichen, bureau de douane à, 824.
Gloucester, N.-B., transport du courrier dans, 4016.
Gobeil, Antoine, 11135.
Gobeil, Joseph, 11135.
Godbout, Hubert, 8365.
Gordon, John-A., 7606.
Goulman's-Point N.-E., brise-lames, 4567.
Grand'-Mère, édifice public à, 1037.
Grand-Tronc, procédures contre de hauts fonctionnaires du, 2235.
Grand-Tronc-Pacifique, les directeurs du, 613.
Grande-Rivière, quai de, 2233.
Grands chemins, amélioration des, 815.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fénians, 637, 818.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications de la campagne des Fénians, 2686.
Gray, Ambrose, 11906.

QUESTIONS—*Suite.*

Grondines, service du téléphone à, 7844.
———station de téléphone maritime des, 4016.
Grosvenor, courrier de, 10708.
Gray dit Gendreau, Joseph, 8900.
Gun hild, le, 1785.
Gutelius, T.-P., 615, 8363.
Guysborough, N.-E., bouées à, 4570.
Guysborough, à Sunnybrae, embranchement de, 2008.
Guysborough, employés de la douane à, 9110.
Guysborough, N.-E., garde-pêche dans, 1534.
———homarderies de, 4570.
Guysboroug, Larry's-River et L'Anse-à-Chabot, service du courrier de, 2802.
Halifax, arsenal d', 1593.
———directeur vétérinaire général à, 9110.
Halifax à Prospect, service du courrier d', 2687.
Haltie, W.-A., 651.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hants, N.-E., comté, grève dans, 8892.
Hartzell, F., 7434-5.
Hébert, Joseph, 2238.
Heckey, Richard, 3531.
Hendsbee, Robert, 713.
Histoire officielle du Canada, 975.
Hobson's-Nose, phare de, 1187.
Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Homarderie de Tracadie, 981.
Homestead, 9, 27, 22, 41, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
———pour les édifices publics, 7687.
Hough, John, 10711.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Houle, Emile, 2440.
Hudson, chemin du quai de, 975.
Hughes, major-W.-S., 3278.
Hull, quai de, 596.
Humphreys, E.-C., 1536.
Hussards, C., 6ième, 9611.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare de l', 9487.
Ile Bataille, droits de pêche sur l', 2801.
Ile du Prince-Edouard, bac à vapeur pour l', 3280.
———bacs transbordeurs de l', 2797.
———bateau transbordeur à l', 979.
———cour suprême de l', 9610.
———dragage dans l', 8899.
———ingénieurs des Travaux publics dans l', 8898.
———services de transport des dépêches, 8117.
———subside fédéral à, 4566.
———transbordement des wagons sur l', 9484.
Ile Fighting, droits de pêche sur l', 3133.
Ile-Perrot, port de l', 10233.
Ile-Verte, quai de l', 1787.
———service du courrier à, 4570.
Ile de la Madeleine, lettre par télégraphie sans fil aux, 3129.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
———des Orientaux, 1188.
———du Canada, 4571.
———par nationalité, 619, 620.
Importation de beurre, 605.
———du ciment, 610, 622.
———de plaques pour murs, 2235.
———de portes, 2232.
Importations à vil prix, 605.
———et exportations, 606.
———et exportations d'avoine, 606.
Incursion des Fénians, indemnité, 7433.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Industry, le dragueur, 622.

QUESTIONS—*Suite.*

Ingérence dans les élections, enquête à l'égard de faits d', 2220.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Inspecteurs de fruits, 2691.
———de homesteads, 626.
———de homesteads à Estevan, 713.
———de homesteads à Humboldt, 819, 820.
———de homesteads à Prince-Albert, 820.
———de homesteads à Saskatoon, 820.
———de homesteads, à Smythe, 641, 642.
———de homesteads à Yorkton, 1036.
Inspections de concessions gratuites, 3219.
Inspection des embranchements de l'Intercolonial, 2232.
Inspections des homesteads, 2796.
Intercolonial, achat de linoléum, 3526.
———administration de l', 1180.
———allume-feu pour l', 977.
———classification des employés, 8596.
———comité de conciliation, 6457.
———commissaires de l', 9869.
———dimanches, 8362.
———embranchement de Country-Harbour, 2481.
———embranchement de Guysborough, 594.
———embranchement "Tobin", 8885.
———embranchements de l', 3224, 3666.
———employés à Stellarton, 5320.
———employés d'ateliers, 5321.
———fonctionnaires, 951.
———fourniture de glace, 2062.
———Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, gardien de gare de l', 8901.
———gestion de l', 642.
———glace, 1786.
———inspection des embranchements de l', 2232.
———installation du gaz aux ateliers de l', 3225.
———Lavery, P., chef, cantonnier, 11906.
———lignes d'embranchement de l', 2000.
———New-Glasgow, 952.
———percepteurs des billets sur l', 2225.
———recettes de l', exercice 1911-12, 11525.
———salaires sur l', 6457.
———section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
———service de l', 8891.
———station à Saint-Bernard, 952.
———station à Trenton, 952.
———suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———terminus d'Halifax, 613.
———rapport du foin sur l', 3277.
———transport gratuit du foin sur l', 1034.
———traverses de l', 2229.
———tronçon de l', à Dorchester, 2224.
———uniformes d'hiver des employés de l'.
———voitures à marchandises de l', 1179.
———wagons sur l', 2225.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat, 610.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Isaac's-Harbour, homarderie d', 977.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Jacob, Ernest, 646.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Joliette, bureau des douanes à, 1533.
———destitutions à l'arsenal, 1594.
———sous-percepteur des douanes à, 1539.
Jones, J.-P., 9868.

QUESTIONS—*Suite.*

Journaliers, gages payés aux, 978.
Journaux favorisés, liste des, 8355.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Kennedy, Isaac, 1599.
Kentville, bois sur la ferme de l'Etat à, 9109.
———édifice public de, 3127.
———ferme expérimentale de, 7155.
Kildare, receveur des postes à, 1534.
Kingsboro, maître de poste de, 6460.
Kingston, collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay, carabiniers de, 1037.
Labillois, Alexandre, 7848.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 9612.
Lachlan, Lévi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Laforce, J.-E., 3223.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
Landry, Adolphe, 1393.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lane, C.-S., 1596.
Langevin, Jean-Octave, W.-V., 9488.
Lanoraie, destitutions à, 2604.
———quai de, 2692.
La Patrie, contrat signé avec, au sujet d'impressions, 8700.
———de Montréal, travaux d'impression de, 8357.
Larouche, S., 2238.
L'Assomption, quai à, 3663, 9612.
———quai de la rivière, 817, 12146.
———travaux publics dans, 9612.
Lavoie, Calixte, 829.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Lavoie, Louis, 2796.
Leblanc, Maurice, 7843.
Leblanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville, bureau de poste de, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lemay, Omer, 9111.
Les Mauvaises Herbes, distribution du volume, 636.
L'Etoile, Joseph, enquête sur le compte de, 2222.
Lévis, camp de, fournitures du, 6461, 6462.
———gare de, vente de journaux à la, 6462.
———propriété militaire à, 12291.
Lewis, Melle Gertie, 715.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 2000.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Linwood, entreprise postale de, 616.
L'Islet, agents douaniers du comté de, 2230.
———bureaux de poste du comté de, 1785.
———destitutions dans, 3134.
———quai de, 1784.
———receveurs de la poste, comté de, 1789.
Liste d'adresses postales du département d'Agriculture, 636.
Liste des vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, 600.
Little-Current, phare de, 8885.
Little-Sands, brise-glace à, 6459.
Loi des céréales, 2485.
Loi des différends industriels, 3286.
Loi des grains du Canada, 2350.
Loi des pénitenciers, 8119.
Loi du mariage, 594.
Long-Beach, parc à homards de, 6461.
Longs, bureau de poste, 9485.

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Longtinville, maître de poste de, 603.
Lord, Dr, 11905.
Lord, Jos., 650.
Lorne-Valley, I. P.-E., port des lettres à, 9869.
Lyons, capitaine V., 2693.
———service du courrier à, 8898.
Louiseville, emplacement à, 11512.
Lynch, Stanton, 615.
Lyons, capitaine V., 2093.
Macdonald, Gordon, 828.
———John, jr., 2688.
Mack, S.-E., 819.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Maisonneuve, bureau de poste à, 624.
Malbaie, courrier de, 10712.
Manitoba, terres marécageuses du, 4013.
———titre de biens-fonds au, 12292.
Manley, H., 6463.
Mann, George-S., 652.
Manufacture de cartouches, 6458.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Marcotte, Omer, 829.
Maria, dépense dans la paroisse de, 7433.
Mariage, loi du, 594.
Maskinongé, dépense de $150,000 dans, 10434.
Mayflower, désastre du, 2441.
———naufrage du, 7248.
Mayrand, Eugène, 2440.
McAllister, Charles, 11908.
McCraw, Bynn, 8901.
McCutcheon, M., 714.
McGee, James-A., 2005.
McGougan, J.-Mackay, 1536.
McGrath, E.-A., 7605.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
McLellan, A.-L., 12519.
McLeod, Duncan, 651.
McLeod, John-S.-T., 8898.
McLeod, Malcolm, G., 613.
Meadowville à Murrayfield, N.-E., service postal de, 4302.
Medicine-Hât, agent des terres à, 825.
———bureau de poste à, 823.
———inspecteurs de homesteads à, 9487.
———service de la poste à, 2482.
Merger de Québec, 1535.
Messageries, tarif des, 9612.
Messagers de la Chambr edes communes, 2221.
Métapédia, incident de drapeau à, 7600.
Metcalfe, maître de poste de, 603.
Michaud, J.-A., 8891.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Middleton et Port-George, N.-E., transport des dépêches de, 6949.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha, quai de, 11391.
Milice canadienne, 4569.
Milford-Sud, et de Lake-Munroe, service postal de, 2229.
Millsville à Dalhousie-Mountain, courrier de, 7839.
Milward, John, 644.
Mines, département des, 2227.
Ministre de la Milice et de la défense de l'empire, 601.
Ministre de la Milice et les wagons particuliers, 602.
Ministre des Postes, et la défense de l'empire, 602.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Monk, démission de l'hon. M., 601.
Mack, M., secrétaire particulier de, 603, 604.
Monnaies canadiennes, 8700.

QUESTIONS—*Suite.*

Montcalm, directeur de la poste de, 7841-2.
Montréal, capitaine du port, 1535, 10122.
———bureau de poste de, 2227.
———bureaux de l'Etat à, 2227.
———commissaires du port de, 1532, 10123.
———Parc Lafontaine, 72456.
———ponts de, 2436.
———raccordement du G.-T.-P., avec, 951.
———salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, 2686,
———service de distribution de la malle à, 7840.
———stations postales de, 9868.
Moosejaw, appréciateur des douanes à, 10434.
———édifice de l'immigration à, 11521.
———employés du bureau des terres à, 11134.
———enquête au sujet des bureaux de poste de, 7842-3.
———inspecteurs de homesteads à, 822.
———terres fédérales de, 2797.
Morin, David, 1784.
Morin, Esdras, 973.
———J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Morrow, John, 8364.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Mowatt, W.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7433.
Munroe, concession, 9109.
Murray, David, 978.
Murray-Bay, emplacement du bureau de poste de, 6462.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton, douanier à, 2689.
New-Carlisle, édifice public de, 7841.
———ferme expérimentale à, 7605.
———station d'expérience à, 2221.
New-Chester, directeur du bureau de poste à, 3280.
New-Glasgow, Intercolonial à, 952.
New-Harbour, brise-lames à, 10122.
———directeur de la poste à, 8037.
New-Hazelton, chemin de fer du Grand-Tronc à, 1395.
Nictaux, N.-E., piscifacture de, 7430.
Niobé, Le, 1785.
———réfection du, 2229.
Nombre de cultivateurs canadiens, 636.
North-Sydney, édifice public à, 3664.
Northumberland, détroit de, dragage dans le, 2799.
Neuville, service postal de, 630.
Nouvelle-Ecosse, poste rurale dans la, 8898.
Noyan, fonctionnaires de douanes, 630.
Ocean Limited, 1396, 1398.
O'Leary, Thomas, 8365.
Ontario Equipment Co., 7426, 8356, 8357, 9479, 9869.
Orange, George, 2439.
Osborne, Frank-A., 1037.
Osgoode-Station, maître de poste d', 1035.
Ottawa, district fédéral, 2237.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Oyster-Pond, N.-E., douanier à, 7684.
Pabos, brise-lames, 981, 1181.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 616.
Pacifique-Canadien, taux de fret sur le, 11907.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Panneton, M., C.-R.
Parc à homards à Canso, 634.

QUESTIONS—*Suite.*

Parc à homards à Goldboro, 640.
Parcs fédéraux, surintendant des, 975.
Paré, Anthime-T., destitution, 647-648.
Parry-Sound, inspecteurs des poids et mesures à, 4193.
Parsboro, édifice public à, 1187.
Paspébiac, quai de, 10830.
Passages à niveau, 634.
Patterson, Charles, 1599.
Pêche aux crustacés, commission d'enquête sur la, 2692.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Pêcheries, règlements relatifs aux, 8359.
———transgression de la loi des, 4193.
Pêcheurs de phoques, réclamations des, 2801.
Pelletier, J.-H., 951.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 639, 640.
Perron, Joseph, destitution de, 645.
Petrel, 1533.
Pettit, W.-V., 8118.
Phee, James, 3281.
Picton, Ont., directeur de la poste de, 8118.
Pictou, canot de sauvetage de, 980.
———courrier de, à West-River, 7839, 8885.
———hôpital de marine, 7604-5.
———marchandises transportées à, 1181.
———service de la poste, 4192.
———à Seafoam, N.-E., service du courrier, 4193.
———steamers de l'Etat à, 8593.
———transport des dépêches à, 8592.
———travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Piedmont, bureau de poste de, 603.
Pilotage, commission du, 2441.
Pineault, Louis, 2693.
Plante, Philibert, 646.
Platt, Dr, 1180.
Pointe-à-la-Citrouille, gardien de phare de la, 7158.
Poirier, J.-N., 6118.
Police Gazette, 8364.
Police-Point, réserve de, 6453, 6454.
Politique navale du gouvernement, 607.
Polson, Forges, 8886.
Pommes, commerce des, dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Pontbriand, quai de, 594.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Ponts de Montréal, 2436.
Population du Canada, 979.
Port-Bickerton, bouées à, 5321.
Port-Daniel-Centre, bureau de poste à, 4567.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Port-Félix, gardien du phare de, 10235.
Port-Hawkesbury, édifice public à, 11504.
Port-Hood, dragage à, 1779.
———les travaux à, 974.
Port-Maitland, bureau de poste, 11904.
Portneuf, destitutions de télégraphistes dans, 6949.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3277.
———préfet du pénitencier de, 3278.
Poste aux colis, 7771.
Poste rurale, itinéraire de la, 619.
Postes, bureaux loués à Ottawa par le département des, 8597.
Postes, rédacteur des lois au département des, 8597.
Potvin, Pierre, 829.
Préemptions, règlements relatifs aux, 11903-4.

QUESTIONS—*Suite.*

Préférence britannique, 597.
Prescott, achat de propriété à, 7685-6.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Primes de pêches, 8701.
Prince-Albert, inspecteurs de homesteads à, 820.
———inspection de homesteads à, 8598.
———terres fédérales à, 2797.
Prince-Rupert, dépôt de la marine, 1600 .
———édifice public de, 2693.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1177.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Province de Québec, ministre de l'Agriculture de la, 9611.
Quai, Berthierville, 2435.
———Cap de la Madeleine, 1788.
———Gatros, N.-B., 3279.
———Grande-Rivière, 2233.
———de l'Ile-Verte, 1788.
———l'Islet, 1783.
———Lanoraie, 2692.
———Saint-Germain, 2233.
Quarantaine de la Grosse-Ile, 627.
Québec, agence de la marine, 8893.
———agents de l'immigration, 1397.
———arsenal de, 8893.
———avocats du ministère de la Justice, 7684.
———bassin à flot, 1779.
———bassin de radoub de, 814, 1779, 7600.
———cale de construction de, 4571.
———conférenciers agricoles dans, 8897.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port de, 2227.
———Commission du port de, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
———édifices publics dans la province de, 1184.
———gare du Transcontinental, 6459.
———graines de semence pour, 8894, 8895.
———inspection des poids et mesures dans le district de, 8360.
———perception de la douane à, 594.
———terminus du Transcontinental, 595, 8035.
———Central, 1783.
Quebec Railway Light, Heat & Power Co., 1779.
Quebec-Saguenay, chemin de fer, 8593.
———inspection du chemin de fer de, 1397.
Queensport, N.-E., gardien de phare à, 8365.
Queen, Edward, 9486.
Raccordement du G.-T.-P., avec Montréal, 951.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Rapport de la Commission d'enquête sur la Marine, 4569.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Recenseurs du comté de Bonaventure, 2435.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des immigrants, 611.
Recrutement des marins, 10121.
Rédaction des lois de la Chambre des Communes, 10708.
Redmond, D.-A., 1400.
Réfections du *Niobé*, 2229.

QUESTIONS—*Suite.*

Réforme du Sénat, 11133.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Régina, inspecteurs de homesteads à, 823.
Règlements de l'immigration, 3125.
Reid, David, 651.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Renfrew-Sud, boîtes de postes rurales pour, 7248.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Réserve forestière, 4018.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Réserve indienne d'Alberta, 633.
Ressorts métalliques, 8894.
Restigouche Boom Company, 7846-7.
Restigouche, le dragueur, 6947.
Retard dans les dépôts des documents, 3286.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.
Richibouctou, quai de, 9488.
Rideau, canal, 6452.
Rigaud, arsenal à, 10712.
———bureau de poste de, 826, 8363, 11132.
———réfection du quai de, 12145.
———réparations à l'arsenal de, 7845-6.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———employés de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———employés des Douanes destitués dans, 2239.
———employés des Travaux publics destitués dans, 2239.
———employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
Rioux et Sirois, 9486.
Riverside, Sask., pont à, 6946.
Rivière L'Achigan, brise-lames dans la, 3663.
Rivière Miramichi, dragage de la, 597.
Rivière Nouvelle, 10830.
Roberge, Ed., 3530.
Roberge, Jean, 1539.
Roberge, Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, bureau de poste de, 5322.
Robitaille, receveur de la poste à, 9486.
Rockale-Tower, service postal de, 2231.
Rockliffe, champ de tir de, 604.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.
Roper, le commandant, 6455.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Ross-Mills, bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
Rouleau, Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Fred.-A., 11526.
Roy, Hippolyte, 3530.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Rutherford, John, 634.
Sackville, N.-B., quai de, 3663.
Saint-Agapit, maître de poste, 9482.
Saint-Armand, service du courrier à, 4015.
Saint-Basile, service postal de, 629, 630.
Saint-Charles, barrage de la rivière, 8702.
———berges de la rivière, 711.
———dragage sur la rivière, 6617.
———écluses de la rivière, 4571, 8887.
———Manitoba, champ de tir de, 7601, 8355.
Saint-Edouard, station de l'Intercolonial à, 952.
Saint-Eloi, courrier de, 1038.

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Fabien, receveur de la poste à, 4017.
Saint-Ferdinand de Beaurivage, maître de poste, 715.
Saint-Gabriel-de-Brandon, achat de terrain, 2226.
Saint-Gérard-Magella, jetée, 3664.
Saint-Germain, quai, 2234.
Saint-Godfroy, bouées, 10711.
Saint-Irénée, gardien du phare, 2692.
Saint-Jacques-de-l'Achigan, édifice public à, 11390.
Saint-Jean, dépôts d'immigrants à, 1190.
Saint-Jean-de-Matha, Qué., bureau de poste à Moulin Bazinet, 3225.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
———bouées du chenal du, 10709.
———chenal du, 825.
———liste des vaisseaux naufragés sur le, 600.
Saint-Lin, bureau de la poste, 817.
———édifice public, 3663, 9612.
Saint-Lin des Laurentides, travaux publics à, 12146.
Saint-Omer, gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup, service postal de, à Notre-Dame-du-Portage, 3524.
Saint-Pierre, canal, 981.
———port, 1594.
Saint-Pierre-de-Sorel maître de poste, à, 3524.
Saint-Roch, affaires de la marine, 821.
———bateau-phare, 974.
Saint-Roch-des-Aulnaies, fonctionnaires de l'accise à, 827.
Saint-Simon à Tadoussac, transport du courrier, 10710.
Saint-Tite-des-Caps, transport des dépêches à la Baie Saint-Paul, 3527.
Saint-Urbain, service postal avec la Baie St-Paul, 6461.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale, 8896.
———station agronomique, 8034.
Sainte-Anne-des-Monts, transport du courrier, 11902.
Sainte-Emélie-de-Lotbinière, maître de poste de, 9482.
Sainte-Justine, transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie, service de courrier à Lanthier, 4564.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Sainte-Marthe, receveur de la poste, 826.
Saisie douanière à Notre-Dame-des-Bois, 631.
Salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, Montréal, 2686.
Salmon-River, école de, 1181-1182.
———service du courrier à, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Samson, Edgar, 8901.
Saskatchewan, banque de la, 6451.
———gardes-forestiers dans la, 642.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec, directeur de la poste à, 2230.
———station de, 2228.
Scibouet, travaux publics à, 1185, 1186.
Scotsburn, service de la poste à River-John, 4192.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Selkirk, élection de, 981.
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service des dépêches à Régina, par le G.-T.-P., 2004.
Service des travaux des chemins de fer, 604.

QUESTIONS—*Suite.*

Sévigny, Eugène, 629.
Shag-Harbour, bouées de, 11391.
Shédiac, garde-pêche à, 3124.
Sheet-Harbour, quai de, 6454.
Sheets, M., Farran's-Point, 1399.
Shelbourn, indiens du comté de, 1593.
Sherbrooke, N.-E., service du courrier à Sheet-Harbour, N.-E., 2687, 3223.
———à Sunny-Brae, N.-E., transport de la malle, 11907.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Simard, Arthur, 3223.
Sintalula, receveur de la poste de, 10709.
Sipes, A.-C., 2005.
Slack, W.-F., 3134.
Smith, Jacob-K., 11521.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Solliciteur général, 629.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
———usines de, 8116.
Soulanges, canal de, surintendant du, 9110.
Soumissions pour chalands à trémie, 4568, 5320.
———pour un bateau-phare, 4568.
Souris, brise-lames à, 5327.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Southampton, Cie du chemin de fer de, 10711.
South-Manchester, bureau de poste de, 4017.
South-Onslow à Quyon, service de courrier de, 6461.
Spénard, Georges, 647.
Standen, J.-R., 11908.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Steamers de l'Etat, 591.
Stellarton, édifice public à, 979, 1186.
Subvention postale à la Compagnie Richelieu et Ontario, 595.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Surintendant du canal Welland, 951.
Swift-Current et à Maple-Creek, employés des bureaux des terres fédérales à, 11133.
———inspecteurs de homesteads à, 823.
Sydney, directeur de la poste de, 3665.
Tanner's-Point, phare de, 9611.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Tarif douanier, 2062.
Tatamagouche, service du courrier à, Brûlé-Shore, 6460.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1191.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 4016, 4190.
Terrebonne, maître de poste de, 628.
Terre-Neuve, importations et exportations de, 4301.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———à Prince-Albert, 2797.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Tignish-Run, I. P.-E., destitution du gardien du phare de, 3281.
Title-Passage, dragage à, 7687.
Tracadie, homarderie de, 980.
Tracadie, lazaret de, 607.
Tracadie-Road, maître de poste de, 714.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

QUESTIONS—*Suite.*

Traitement de la tuberculose, 1594.
Traitement des juges, 2061.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transcontinental, 6451.
———ateliers 10233.
———construction du, 3276, 10232.
———Commission d'enquête, 635.
———compte du capital, 9488.
———Lévis-Moncton, 596.
———Lévis-Montréal, 596.
———Moncton-Edmunston, 2001.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3276.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.
Travaux à Port-Hood, 975.
Traverses de l'Intercolonial, 2230.
Trenton, station de l'Intercolonial à, 952.
Trigamie, Melle Rosa, 648.
Trois-Pistoles, brise-lames des, 11521.
———transport du courrier aux Escoumains, 9486.
Trois-Rivières, bâtiment civil, 1012.
———bâtiment public, 1788.
———service de la poste, 8900.
Torbury, N.-E., gardien du phare, 8037.
Tooleton, N.-B., transport des lettres à Hatfield-Point, 3525.
Tye, W.-F., jr., 615, 1393.
Ullyott, G.-M., 6464.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, liste des, 600.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.
Vaudreuil, quai Graham, 826, 827.
Vente des terres fédérales, 623 à 626.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 1603.
Vernon, C.-A., inspecteur des agences des sauvages, 4562.
Verrault, Joseph, 7847.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8898.
———de l'invasion fénienne, 623, 2231.
———du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-A., bureau de poste de, 11523.
———brise-lames de, 8701.
———salles d'exercices, 4194.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fénians, 1786.
Vols de dépêches, 7835-6.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover, gardien du quai, 641.
White, James, 3669.
White-Head, douaniers, 2227.
Wickham-Ouest, bureau de poste, 7836.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Wilmot, N.-E., service du courrier, 4194.
Wright, bureaux de poste du comté de, 596.
Wright, distribution de cadenas dans le comté de, 8117.
Wynyard, terres fédérales de, 4018.
Yarmouth, N.-E., bureau de poste, 3130.
———douaniers, 1398.
———dragage à, 3130, 4015.

QUESTIONS—*Suite*

Yarmouth-Nord, bureau de poste, 2802.
Yorkton, inspecteurs de homesteads à, 1036.
Young, Murdock, 3126.
Yukon, service télégraphique du, 4301.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, 288.
Agriculture, 83.
Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1438, 1584, 2328.
Bibliothécaires, 5.
Canaux, saison de 1912, (dépôt), 7941.
Chemins de fer et Canaux, 1119.
Classement des employés de la Chambre, (dépôt), 12144.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Commerce n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (partie III), 1532, 3464.
Commission d'Education Technique, dépôt, 12269.
Commission de géographie du Canada, 11ème rapport, 7770.
Commission des chemins de fer 1912, 7ème rapport, 5.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Commission des services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Comptes publics, 84.
———comité des, 1995.
Coût de la vie, dépôt, 6825.
Département du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Douanes, 287.
Election générale, 12ième, 151.
Elections partielles, 5820.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Fermes expérimentales, 1438.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912, dépôt, 1438.
Indiens, 10983.
Intérieur, 151.
Justice, 151.
Marine et Pêcheries, 1193.
Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, supplément, 3464.
Messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, 3220.
Milice, 1911-1912, 1438.
Mines, 288.
Murray, Sir Geo., 1390, impression ordonnée, 1392.
Pilotage de Québec, 8263.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans. 9109.
Régie interne, 809.
Revenu de l'Intérieur, 5.
Secrétariat d'Etat des affaires extérieures, 31 mars 1912, 5.
Service administratif, enquête sur le, 1390.
Service naval, (dépôt), 209.
Société Royale du Canada, 288.
Statistiques, 1532.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911, dépôt, 11899.
Statistiques des chemins de fer, 1584.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912 (dépôt), 2911.

RAPPORTS—*Suite.*

Transcontinental, Commission du, 1034.
Travail, 209.
Travail, (tribunaux de conciliation), 8, 209.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.
Vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, (dépôt), 6505.

SCRUTIN.

Adresse, motions sur, Laurier, 579.
———Mondou, 590.
———Rainville, 591.
Ajournement du comité général, 6079, 6082.
Amélioration des grandes routes, amendement rejeté, 4 à 83, 9103.
Appel de la décision du président du comité, 6129, 6182, 9641, 9647.
Association protectrice des médecins canadiens, 4001.
Coderre, l'hon. L., *re* motion Gauthier, 6356.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3507.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9064.
Décision de l'Orateur, amendement German, 12201.
Décision du président du comité général, 6012-6066.
Enseignement agricole, 9066, 9070.
Forces navales de l'empire, 3343, 3346, 3366, 4409, 4411, 4412, 9609, 9641, 10246, 10259, 10271, 10295, 10346.
Haggart, funérailles de l'hon. John, 6079.
Landry, André, motion de censure, vote, 6822.
Northrup, motion, 7632.
Orateur suppléant, blâmant l', 10101.
Présidence du comité, 6222.
Règle 17 de la Chambre, 8695-6.
Rogers, censure de l'hon. Robert, *re* Arthur Donaldson, 8240.
Rogers, motion Chisholm, censure contre l'hon., 10549.
Canadian Northern, subventions, 12192, 12196.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver défait, 7390.

SUBSIDES.

Appointements des employés et inspecteurs de, etc., 11848.
Affaires extérieures, 3463; dépenses imprévues, 6658.
Agence de Paris, traitements et dépenses de, 11874.
Appointements, y compris ceux de F. Torrance à 5,000, $373,925, 6931.
Arts, agriculture et statistique, 10550; expositions, 10672.
Arts, agriculture et statistique, articles canadiens à l'Institut Impérial à Londres, 9177.
Agriculture, industrie du bétail, 10692 et suiv.
Allocation de subsistance pour le juge du district d'Atlin, 11291.
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Anse-aux-Gascons, Qué., brise-lames, 11811.
Antigonish, services de goélette, 14461.
Appel au Conseil Privé *re* mariages, 12398.
Ashcroft, C.-A., édifice public, 11824.
Ass. d'ambulance de Saint-Jean, crédit add., 6364.
Archives publics, 11873.
Athabasca-Landing, allonge à l'édifice public, 11821.
Athabaska (rivière), enlèvement des cailloux et amélioration du chenal, 11830.
Athènes, Ont., édifice public, 11812.

SUBSIDES—*Suite.*

Baie Saint-Paul, Qué., réfection du quai, 11811.
Bassano, édifice public, 11821.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le Shamrock, 6421.
Battleford-nord, édifice public, 11821.
Bélanger, J.-B., capitaine, 6494.
Block, system, 12436.
Bluff-Head, réparations au brise-lames et prolongement, 11796.
Boisdale, quai, 11796.
Brantford, Ont., nouvel édifice public, 11812.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Brooklyn, brise-lames, 11796.
Bureaux de poste, service extérieur, 12448.
Calgary, édifice de l'immigration, 11822.
Callender, Ont., prolongement du quai, 11826.
Canal de Carillon et Grenville, digue de Carillon, 11630.
Canal de Chambly, pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Canal de Cornwall, 11630.
Canal de Farran's-Point, améliorations à l'entrée d'aval, 11630.
Canal de Lachine, divers, 11581, 11630.
Canal Murray, nivellement du bief du canal et des approches, 11631
Canal du rapide Plat, 11631.
Canal Rideau, 6449, 11632.
Canal Saint-Pierre, améliorations, 11632.
Canal du Sault-Sainte-Marie, élargissement du chenal, 11583.
Canal de Soulanges, moteurs électriques pour ponts tournants à Pointe-des-Cascades et Coteau-Landing, 11632.
Canal de la Vallée de la Trent, construction, 11584.
Canal Welland, grosses réparations, 11633.
Canaux, personnel et réparations, 11643.
———Québec, 11631.
———statistiques, 11644.
———traitement du personnel et dépenses casuelles, 11645.
Cap-à-l'Aigle, Qué., prolongement du quai, 11811.
Cap-Chat, Qué., extension de la jetée, 11811.
Cardigan, I. P.-E., 12480.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, construction des terminus, 11254.
Chemin de fer de l'Ile du P.-E., agrandissement des installations le long de la ligne, 11239, 12438.
———service de bateaux transbordeurs, etc., 11240.
Chemin de fer de l'Intercolonial, 11642.
Chemins de fer et canaux, triples valves de freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Chemins et ponts, 11837.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Coal-Harbour, quai, 11797.
Colombie-Anglaise, édifices publics fédéraux, 6431.
Commerce, élévateurs de têtes de ligne, 12401.
Commission des chemins de fer du Canada, Leavitt, Clyde, 11634, 11635.
Commission de conservation, appointements, 6658, 6671.
Commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Commission des eaux profondes, 11840.
———Internationale, 12396.
———du Service Civil, traitements, dépenses, casuelles, 6671.
Conservation des fruits par les moyens frigorifiques, 10706.

SUBSIDES—*Suite.*

Conserves, (viandes et fruits), 6492.
Construction de feux et balises, 11115.
Construction d'une ligne télégraphique entre Athabasca-Landing et Fort-McMurray, 11844.
Côte Comeau, réparations et prolongement du brise-lames, 11798.
Courtage sur achats d'effets publics pour fonds d'amortissement, 6695.
Créance Brewder et McNaughton, creusage rivière Saint-Pierre, 11582.
D'Arcy McGee, monument à la mémoire de feu l'honorable, 11840.
Dartmouth, nouvel édifice public, 11503.
Dépenses en exécution de convention concernant réclamations pécuniaires conclue avec Etats-Unis, 11324.
Dépenses éventuelles, impressions des billets fédéraux, 6688.
Dette publique, frais de gestion, commission pour paiement de l'intérêt sur la, etc., 6694.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes, appointements 6497, 8243, 7088, app. et dép. cas., 8937, appoint., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.
Dragues nouvelles, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, 11836.
East-Bay, côte nord, réparations au quai, 11798.
Edifices publics à Edmonton, 6431.
Edifices et travaux militaires, 6499.
Edifices publics fédéraux, réfections, etc., dans les Provinces maritimes, 11507.
———généraux, gardiens, etc., 6436.
———à Ottawa, 6430, 6432, 6434.
Edifice public à Shelburne, 6428.
Edmonton, nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont., édifice public, 11813.
Embranchement à Courtenay-Bay, 12437.
Embranchements, frais d'exploitation, 12447.
Englishtown, réparations et réfections au quai, 11799.
Enregistrement de la navigation, 11048 et suiv.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Exécution de la loi des grandes routes, 12447.
Exposition de poisson frais et préposé à l'exposition de Toronto, 11126.
Falsification des denrées alimentaires, etc., 11865.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Feltzen-Sud, brise-lames à l'Anse-Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Frais de gestion, impressions, annonces, inspection, frais de messagerie, etc., 6694.
Fraser, Alex., 12449.
Frédéricton, augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Fredericton, nouvel édifice public, 11505.
French-River, rive nord, brise-lames, 11800.
Gabarus, havre de, protection de la grève, 11800.
Gaspé, édifice public, 11512.
———quai à eau profonde, 11811.
Gauvreau, courrier convoyeur, 6494.
Georgetown, I. P.-E., réfections au quai, 11809.
Glace-Bay, protection de la grève, 11800.
Glissoires et estacades en général, 11842.
Gott, George, Amherstburg, allocation à, 6379.
Gouvernement civil, bureau de l'Auditeur général, appointements, 8262, item remis, 8263.
———bureau du haut commissaire à Londres, 6654.
———dépenses non prévues, 6502.

SUBSIDES—*Suite.*

Gouvernement civil, fonctionnaires de la Commission de conservation, appointements, 6923.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, 6481.
Grand-Tronc-Pacifique, rémunérations au directeur du gouvernement, 11640.
———gare centrale, Québec, 12473 et suiv.
Halifax, citadelle, nouveaux quartiers pour célibataires et salles de récréation, 11503.
———stations de quarantaine, nouveaux bâtiments et améliorations, 11503.
———succursale du bureau de poste de la partie nord, 11503.
Hartland, édifice public, 11507.
Haut commissaire à Londres, 3462.
Havre-aux-Bouches, réparations au quai, 11801.
Havres, rivières et ponts, généralement, réfections et réparations, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Iberville et Saint-Jean, canal de Chambly, pont entre, 11580.
Ile-aux-Caribous, exhaussement de la chaussée, 11797.
Ile-du-Diable, prolongement du brise-lames, 11798.
Iles-de-la-Madeleine, brise-lames et jetée, 11825.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
———ports et rivières en général, 11809.
Ile-Verte, prolongement du quai principal, 11812.
Irish, F., 12449 et suiv.
Ile Tancook, anse nord-ouest, brise-lames, 11804.
Immigration, appointements des agents et employés de l', Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
———frais généraux, dépenses casuelles aux agences du Canada, de la Grande-Bretagne et dans pays étrangers, 11882.
———chinoise, administration de l', salaires, divers, 11892.
Indemnité des sénateurs, 12485.
Industrie et Commerce, appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ingénieur consultant du gouvernement du Canada, appointements, 6657.
Inspecteurs de gaz et d'électricité, 12463.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Insectes destructeurs, 10706.
Inverness, améliorations au bureau de poste, 11504.
———réparations au port, 11801.
Intercolonial, 6442, 6446.
———agrandissement des installations et achat de machineries à Halifax, 11204.
———agrandissement des installations le long de la ligne, 11233.
———agrandissement du réseau de l', crédit supplémentaire, 12437.
———appareils de sûreté pour équipement, 11230.
———augmentation de l'alimentation d'eau, 11234.
———Chatham, diversion de la ligne et embranchement, 11159.
———Construction de voie de Dartmouth à Dean, comté Halifax, 11234.
———construction d'une double voie de Lévis à Saint-Romuald, 11212, modifiée, de jonction de Chaudière à Saint-Romuald, 11213.
———construction originaire, 11216.
———déviation aux mines de Sydney, 11232.
———diversion de la ligne entre Nelson et Derby-jonction, 11159.
———docks et quai à Halifax, 11203.

SUBSIDES—*Suite.*

Intercolonial, éperon jusqu'à Wallace-Harbour, 11234.
———études de lignes et inspections, 11231.
———installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———matériel roulant, 11219.
———Moncton, usines et matériel, 11214.
———Mulgrave, bac et dock, 11215.
———Pointe-Tupper, améliorations, 11216.
———protection générale des voies publiques, 11201.
———renforcement des ponts, 11156.
———Rivière-du-Loup, agrandissements, 11218.
———Saint-Jean, agrandissement des installations, 11231.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
———Truro, nouveaux aménagements, 11233.
Intérieur, appointements, 11880.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
Jeune-Lorette, édifice public, 11512.
Justice, administration de la, traitement du personnel, 11288.
———dépenses casuelles, 6482.
———dépenses diverses, 11291.
———administration de la, W.-M. Dade, 6490.
Kelly's-Cove, prolongement du brise-lames, 11802.
Kentville, édifice public, améliorations, etc., pour horloge de la tour, 11505.
Krant-Point, quai, 11803.
Lac Nipissing, Ont., amélioration du chenal, 11826.
L'Anse-à-Beaufils, améliorations au quai, 11812.
Législation, Chambre des Communes, 6934.
———impressions, etc., 6933.
Le-Pas, quai, 11830.
Lethbridge, nouvel édifice public, 11823.
Lewes et Yukon, (rivières), améliorations, 11833.
Lignes télégraphiques, 11839.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11839.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
———Saint-Laurent et Provinces Maritimes, 6441, 11842.
Lindsay, Ont., salle d'exercices, 11815.
Loi des Grains, commissaires, etc., 6471.
Madawaska, rivière, approfondissement du chenal, 11826.
Magasin de sauvetage, 6375.
Maisonneuve, station postale, "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove, brise-lames, 11803.
Marine et Pêcheries, agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Massé, M., de Roxton-Falls.
Matane, édifice public, 11513.
Medicine-Hat, édifice de l'immigration, 11823.
Milice, allocations, 11326, 11336.
Milice et Défense, appointements, 6928, (en suspens).
———dépenses casuelles, 6498, 11389.
———exercices annuels, 11345.
———82 corps de cadets, 11385.
———vêtements, 11388.
Mines, divers, 11895.
Moncton, élimination des passages à niveau, 12437.
Monnaies étrangères et celles qui n'ont plus cours, 6696.
Montréal, nouvelles casernes, 11518.
———rivière, améliorations en amont de Latchford, 11827.
———hôtel général des postes, 11517.
———nouvel édifice du Revenu de l'Intérieur, 11518.

SUBSIDES—*Suite.*

Montréal, station postale de l'est "C", 11513.
Monument à feu Sa Majesté le roi Edouard VII, 11840.
Monument à Madeleine de Verchères, pour être élevé à Verchères, 11840.
Monument aux héros du Long-Sault, 12394.
Mushaboon, quai, 11804.
Naufrage Pond, 11810.
New-Glasgow, services de goélette, 12461.
Newmarket, Ont., édifice public, 11816.
Nicolet, Qué., réparations et réfections au quai, 11825.
North-Lake, havre de bateaux, 12480 et suiv.
Nouveaux édifices publics, hôtel des postes à Toronto, 11415.
Nouvelle-Ecosse, édifices publics à Amherst, 11501.
Nouvelles dragues, généralement, 11837.
Ontario, édifices publics fédéraux, renouvellement, etc., 11813.
———ports et rivières, 11826.
Orillia, Ont., salle d'exercices, 11816.
Oshawa, Ont., améliorations au port, 11827.
Oshawa, Ont., salle d'exercices, 11816.
Ostréiculture, 11125.
Ottawa, édifice de l'est, annexe, 11405.
———agrandissement des édifices du parlement, etc., 11830.
———épreuve de combustible, etc., 11816.
———nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———nouvelle salle d'exercices, 11817.
Outillages de sauvetage, Québec, Provinces Maritimes et Colombie-Anglaise, 11053.
Pénitenciers, 6491.
———de la Colombie-Anglaise, 11317.
———Kingston, 11294.
———de la Saskatchewan, 11324.
———du Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11294.
Pensions aux pilotes, 11120.
———Mme Fitzgerald, 6686.
Petit-Bras-d'Or, brise-lames, 11803.
Picton, Ont., salle d'armes, 11819.
Pictou, service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
———entretien et réparations de l'"Euréka", 11118.
Pique-Nique, îles, amélioration au chenal, 11827.
Pisciculture, 11127.
Police fédérale, 11293.
Pont Edmonton, sur la Saskatchewan du nord, réfection du plancher, 11837.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, etc., 11839.
Pont de Québec, 11577.
Port-Arthur, Ont., salle d'exercices, 11819.
Port-Burrell, améliorations au port, 11828.
Port-Colborne, agrandissement de l'élévateur de, 11625.
Port-Crédit, achat d'immeubles pour le port, 11829.
Port-Dufferin, quai, 11804.
Port-Gull, Man., réparations au quai, 11829.
Port de Québec, améliorations, 11464.
———pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
———bassin de radoub à Lauzon, 11498.
———quai en eau profonde à Lévis, 11464.
Porter's-Lake, chenal de batture, 11804.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Port-Stanley, améliorations au pont, 11829.
Port de Victoria, améliorations, 11501.
Postes, appointements, 7118.

SUBSIDES—*Suite.*

Postes, service extérieur, 11726.
———traitements et dépenses casuelles, 11589.
Prince-Albert, ouvrages de protection, 11832.
———12462.
———salle d'exercices, 11821.
Pugwash, embranchement, 12437.
Pubnico-ouest, réparations au quai, 11805.
Quais de Hansport et Walton, 11800.
Quarantaine, 10706.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Résolutions budgétaires, 11938.
Régina, dépôt d'armes, etc., 11821.
Revenu de l'Intérieur, traitement du personnel.
Rivière-aux-Français, améliorations du chenal, 11468.
Rivière-aux-Ours, quai, 11796.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825 .
Rivière-du-Loup, améliorations au quai, 11826.
———(Fraserville), améliorations au quai, 11846.
Rivière-Rouge, améliorations, 11830.
———écluses et barrages à St. Andrews, construction des approches, 11499.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6597.
———solde de l'effectif, 6676.
———subsistances, fourrages, etc., et dépenses casuelles, 6681.
Sainte-Croix, 12484.
Sainte-Thérèse, édifice public, 11518.
St-Jean, N.-B., améliorations au havre de, 11463.
———nouvel hôtel des postes, 11507.
Saint-Gabriel-de-Brandon, édifice public, 11518.
Saint-Jean-des-Chaillons, améliorations au quai, 11826.
Saint-Jean, salle d'exercices, 11507.
Saint-Laurent, édifice public, 11518.
———(fleuve), améliorations du chenal canadien entre Kingston et Brockville, 11829.
Saint-Majorique, abords du pont, 11826.
Saint-Sauveur de Québec, bureau de poste, 11519.
Salaires et émoluments des officiers de pêche, 11519.
Santé des animaux, 6491.
Saskatchewan, (rivière), améliorations, 11833.
———(rivières nord et sud), relevés des rapides, 11833.
Sault-Sainte-Marie, améliorations au port, 11829.
Sauvages, en général, 11898.
———Colombie-Anglaise, 11897.
———Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, 11896.
Seal-Island, quai, 11804.
Secrétaire du Gouverneur général, 6481.
Secrétaire particulier de l'hon. G.-H. Perley, 6473.
Secrétariat d'Etat, traitements, 11878.
Service à vapeur entre Halifax et Sherbrooke, 11787.
———entre l'Ile du Prince-Edouard et le Cap-Breton et Terre-Neuve, 11788.
———entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
———entre Pictou et Montague, 11788.
Services de goélettes, Pictou, New-Glasgow, et Antigonish, 12401.
Service de la Marine, protection, Le "Karluk", 6473 et suiv.
Service des ingénieurs, 6441.
Service des phares et des côtes, appointements et allocations aux gardiens des phares, 11064.

SUBSIDES—*Suite.*

Service des postes, dépenses casuelles, 6493.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.
Service maritime et fluvial, dépenses imprévues, 11056.
Service postal, extérieur, 6496.
"Sir Hector", 12411.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Souris, brise-lames, 11810.
Sous-ministre de la Justice, augmentation du traitement du, 12385 et suiv.
Sous-receveur général, caisses rurales, 6479.
Stations télégraphiques des signaux sur le Saint-Laurent, 11121.
Stewart, William-J., paiements autorisés à, 11840.
Stonehaven, quai, 12480.
Strathcona, édifice public, 11824.
———salle d'armes, 11824.
Subventions aux steamers, I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Subventions postales et maritimes, 11786.
Surveillance des pêcheries, 11126.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Timbres anglais, frais de port, etc., 6696.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement des écoles, 6824.
———gouvernement des écoles, (item réservé), 6682.
———gouvernement des, entretien des prisonniers, (réservé), 6682.
———gouvernement, entretien des aliénés, (réservé), 6682.
———gouvernement des, traitement du commissaire, 6682.
Toronto, port de, améliorations, 11467.

SUBSIDES—*Suite.*

Toronto, douanes, entrepôt de vérification, 11819.
———édifice militaire, 11819.
Trancontinental national, 11416.
———exploitation entre Moncton et Edmonton, 12447.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Transport du poisson frais, 12411.
Travail, législation ouvrière, 12485.
Travaux publics, appointements, 11395.
———hôtel des monnaies, 12467.
———imputables sur le revenu, 11829.
———(imputables au revenu), divers, 11840.
———Québec, Knowlton-Landing, 12484.
———Ports et rivières, Colombie-Anglaise, 12485.
Trent, canal de, 12447.
Trois-Pistoles, réparations à la jetée sud et abords, 11826.
Trois-Rivières, bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, réparations, 11833.
Vancouver, port de, améliorations, 11500.
Vègreville, édifice public, 11824.
Wetaskwin, édifice public, 11824.
White-Point, brise-lames, 11805.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.
Woodmountain, Sask., officiers à, 6363.
Yarmouth, port de, améliorations, 11805.
Yukon, administration de la justice, dépenses diverses, 11293.
———allocations de subsistance des fonctionnaires et du magistrat, 11293.
———frais de voyage du juge, 11292.
———gouvernement du territoire du, (réservé), 6682.
———indemnités, etc., dans les procès au criminel, 11293.
———traitement du shérif, etc., 11292.